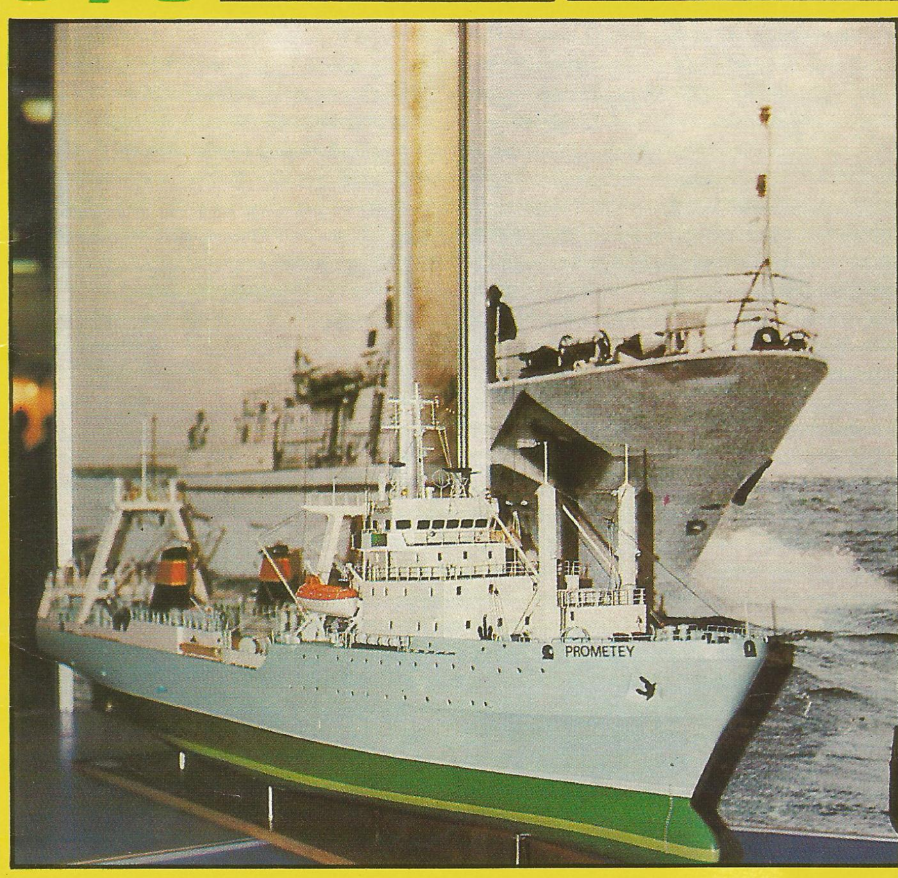
Index 32 586 263 Preis 1,50 M

modell bau heute

9'79

3400







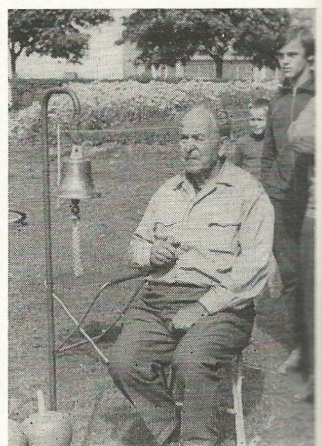




Stationen

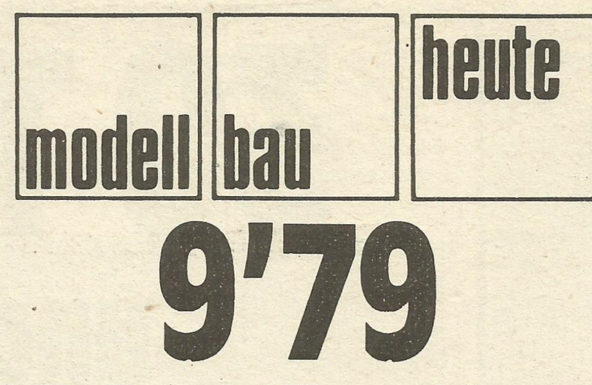
unseres Weges











Zeitschrift für Flug-, Schiffs- und Automodellsport

Zahlen begleiten uns ständig auf den Stationen unseres Weges. Vermitteln sie doch ein Bild der Erfolge, konkret abrechenbar. Die Schiffsmodellsportler unserer Organisation können auf eine stolze Bilanz verweisen: 39 Gold-, 29 Silber- und 29 Bronzemedaillen, die sie bei Europameisterschaften erkämpften, hinzu kommen vier Weltmeister. Dieser Erfolgsbilanz fügten die C-Modellbauer bei den Europäischen Wettbewerben 33 Gold-, 60 Silber- und 37 Bronzemedaillen hinzu.
Dennoch sagen die Zahlen nichts über die Hunderttausende Baustunden, über die Mühe bei der Materialbeschaffung, nichts über den Ärger und auch die Freude beim Bau eines Modells.
Namen sind ebenfalls Begleiter der Stationen unseres Weges. Die Europameister Karl Mosch (5mal), Karl Schulze (4mal), Werner Papsdorf, Joachim Durand, H. D. Muschter, Karl Winter, Joachim Keilert, Kurt Rauchfuß, Wolfgang Leisenberg, Oskar Worm, Erich Friebe, Helmut Tischler, H.-J. Kunze, Helmut Schwarzer, Bernd Gehrhardt, Hans Fink, Herbert Hofmann, Heinz Speetzen, Bernd Ricke, Reinhard König, H.-J. Tremp, Holger Preuß, Frieder Wiegand und Bernhard Groke, der mit Peter Rauchfuß und Matthias Striegler sogar zu Weltmeisterehren kam.
Doch dabei vergessen wir nicht die Tausenden Namen, die diese Erfolge oftmals erst ermöglichten, die Arbeitsgemeinschaftsleiter in der Volksbildung, die Ausbilder in der GST...
Sie alle begleiteten uns bisher auf den Stationen unseres Weges! **bewe**

Wir feiern mit!

Wenn wir uns zum Nationalfeiertag an den Geburtstagstisch setzen, dann haben wir allen Grund zu feiern. Nicht nur, weil das Geburtstagskind unsere Republik ist, die wir mitgestalten und die wir weiter festigen helfen. Wir feiern mit, weil jeder von uns auf seine Weise diesen Tisch decken half und viele von uns bis zur Geburtstagsfeier weitere Geschenke überreichen.
Da kann, um ein Beispiel zu nennen, in unserer Hauptstadt die Jugend den neuen Pionierpalast in Besitz nehmen, der den jüngsten Modellsportlern neues Betätigungsfeld bietet. Bis dahin treten auch die Potsdamer Kameraden mit ihrer traditionellen Flugmodellschau von Saarmund vor Tausende Zuschauer, und im Arbeiterbezirk Karl-Marx-Stadt treffen sich Modellsportler aus vier Ländern zum Komplexwettkampf.
Den Nationalfeiertag selbst gestalten wir auf unsere Art. Während in Gera die Freiflieger eine erfolgreiche Saison beenden, starten auf dem Stausee Hohenfelden die FSR-Steuerleute ihren ersten Lauf zur neuen DDR-Meisterschaft. In Hagenow schließlich bewerben sich RC-Piloten um jenen Pokal, den der Rat der Stadt zur Förderung des Automodellsports stiftete.
Das alles ist, so glaube ich, Grund genug zum Feiern.

Günter Kämpfe

Aus dem Inhalt

Unsere Titelfotos

entstanden, ebenso wie das Foto auf der Rückseite, während der II. Leistungsschau des Modellsports und wurden von Bruno Wohltmann fotografiert

Herausgeber

Zentralvorstand der Gesellschaft für Sport und Technik, Hauptredaktion GST-Presse Leiter: Dr. Malte Kerber. „modellbau heute" erscheint im Militärverlag der Deutschen Demokratischen Republik (VEB), Berlin Sitz des Verlages und Anschrift der Redaktion: 1055 Berlin, Storkower Str. 158 (S-Bahnhof Leninallee) Tel. 4300618 Lizenz-Nr. 1582 des Presseamtes beim Vorsitzenden des Ministerrates der DDR

Redaktion

Günter Kämpfe (Chefredakteur), Manfred Geraschewski (Flugmodellsport, Querschnittsthematik) Bruno Wohltmann (Schiffs- und Automodellsport), Renate Heil (Redaktionelle Mitarbeiterin)

Typografie: Carla Mann

Redaktionsbeirat

Gerhard Böhme (Leipzig)
Joachim Damm (Leipzig)
Dieter Ducklauß (Frankfurt/O.)
Heinz Friedrich (Lauchhammer)
Günther Keye (Berlin)
Joachim Lucius (Berlin)
Udo Schneider (Berlin)
Herbert Thiel (Potsdam)

Druck ASMW

Gesamtherstellung: (140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin Postverlagsort: Berlin Printed in GDR

Erscheinungsweise und Preis

„modellbau heute" erscheint monatlich, Bezugszeit monatlich, Heftpreis: 1,50 Mark Auslandspreise sind den Zeitschriftenkatalogen des Außenhandelsbetriebes BUCHEXPORT zu entnehmen Artikel-Nr. (EDV) 64615

Bezugsmöglichkeiten

In der DDR über die Deutsche Post. Außerhalb der DDR in den sozialistischen Ländern über die Postzeitungsvertriebs-Ämter, in allen übrigen Ländern über den internationalen Buch- und Zeitschriftenhandel. Bei Bezugsschwierigkeiten im nichtsozialistischen Ausland wenden sich Interessenten bitte an die Firma BUCHEXPORT, Volkseigener Außenhandelsbetrieb, DDR-701 Leipzig, Leninstraße 16, Postfach 160

30 Taten und was daraus wurde

Die GO Modellsport Berlin-Prenzlauer Berg hatte alle Modellsportler der DDR aufgerufen, sich Gedanken für die Verbesserung der Arbeit zu machen und bis zum 30. Jahrestag der DDR in die Tat umzusetzen. mbh fragte, wie steht's bei den Schiffsbauern, Fliegern und Automobilisten vom „Prezelberg"? Was wurde aus den 30 Vorhaben, von denen wir in mbh 5'78 berichteten? Hier, am Vorabend des 30. Jahrestages, die Bestandsaufnahme:

Kampfprogramme sind dazu da, erfüllt zu werden. Wenn man sie beschließt, ahnt man allerdings oft noch nicht, was auf einen zukommt. Da war zunächst Pfingsten '79 das Nationale Jugendfestival in Berlin vorzubereiten. Dann kam die örtliche Entscheidung, das Wohngebiet, in dem das Modellsportzentrum liegt, zu rekonstruieren, wodurch der Neubau einer Ausbildungsstätte auf die Tagesordnung rückte. Jedenfalls waren wir beim Festival im wehrsportlichen Zentrum der GST im Berliner Friedrichshain und auch sonst dabei. Aufbauen, Startstellen einrichten, Mach-mit-Wettbewerbe organisieren, den Zuschauern den Modellsport näherbringen, tausend Fragen zum Bau von Modellen beantworten und was es alles so gibt. 45 unserer Kameraden waren im Einsatz, die Automodellsportler ließen Zuschauer mit 20 Panzermodellen und fast ebenso vielen kabelgesteuerten Autos ihre Fertigkeiten auf Fahrstrecke und Rennbahn erproben, rund 5000 Starts (!). Bei den Fliegern produzierten unsere Gäste am Doppelgriff durchaus nicht nur



Schrott, und wer, wie Sektionsleiter Dieter Goede, am kleinen Teich Besucher rund 30 Stunden lang im U-Boot-Tauchen trainierte, hat davon anschließend noch drei Nächte (alp-)geträumt. Das neue Modellsportzentrum ist „ausgetüftelt" und zu Papier gebracht, im kommenden Jahr wird es in einem Rekonstruktionsvorhaben für Altbausubstanz in Angriff genommen. Die Leitung hofft, dann sagen zu können: Nachnutzung empfohlen.
Doch nun zu dem, was wir uns in 30 Punkten vornahmen.

Im Wehrsport voran

Die versprochenen fünf Kameraden waren bei der Wehrspartakiade in Halle dabei und brachten eine Bronze- und eine Silbermedaille mit nach Hause. Statt der sieben Teilnehmer an DDR-Meisterschaften 1979 sind es neun, und bei den neu eingeführten Aufstiegsrunden der FSR-Fahrer schafften drei den Sprung in die höchste Leistungsklasse. Bei den Bezirksmeisterschaften lief es mit 17 Medaillen gut, und von den vorgesehenen 30 Mann in allen Modelldisziplinen gingen 42 an den Start.
Der Bauwettbewerb 1978 bei den Schiffsmodellsportlern fiel

aus. Dafür überboten wir 1979 die Zahl der vorgesehenen Modelle, drei Bronzemedaillen sprachen uns die strengen Juroren zu. 41 Modelle wurden zum Festival fertig, ein großer Teil davon war auf der Leistungsschau zu sehen. Aus den FSR-Booten, neu in unser Profil aufgenommen, wurde inzwischen eine eigene Sektion mit vorbildlicher räumlicher Basis. Die RC-Flieger richteten sich inzwischen auch häuslich ein, begannen ihr Training und werden sich im neuen Ausbildungsjahr zu einer eigenen Sektion mausern.

Was noch dazugehört

Bei den Schießauszeichnungen sind zwölf neue in Bronze hinzugekommen, womit die Mehrheit der Mitglieder die Bedingungen erfüllt hat, im Fernwettkampf um die Goldene Fahrkarte erreichten wir die vorgesehenen 200 Prozent gegenüber 1977. Auch bei den Mehrkampf-Leistungsabzeichen haben wir die vorgesehenen Zahlen überboten, zuletzt waren es 25 Bronze, 17 Silber und 6 Goldene, und unser Sportfest brachte Ergebnisse, die über unserem Plan lagen. In Sachen unserer Mehrkampfmannschaft ärgern wir uns noch immer. Als sie zur Wehrspartakiade antreten wollte, hieß es, die Modellsportler laufen „außerhalb des Programms". Sie liefen auch wirklich. Sie standen allein auf weiter Wettkampfbahn.

Auch unsere Schützenmannschaft steht, allerdings nur beim Schießen, in unserem Objekt, und manchmal möchte man denken, das Schießen sei Exklusivsport für Sektionen, in deren Namen die entsprechende Silbe vorkommt.

Die Öffentlichkeitsarbeit brachte uns zuweilen in Schwierigkeiten, denn statt der vorgesehenen 35000 Besucher zählten wir in unserer Wanderausstellung bisher 109000 Interessenten. Das heißt Aufbauen, Abbauen, Renovieren, Foren veranstalten, den in unserer GO angefertigten Lichtbildervortrag vorführen und bei Aussprachen geduldig zuhören und antworten. Aber wir sind schon fast wieder auf Tournee. Aus den sechs Werbeveranstaltungen zu staatlichen und gesellschaftlichen Höhepunkten sind 22 geworden.

In Sachen Werbung für militärische Berufe sowie als Soldat auf Zeit haben wir uns in unserem Kampfprogramm etwas ungenau ausgedrückt. Jedenfalls sind zwei unserer Modellsportler inzwischen Unteroffiziere, zwei haben ihr Studium an der Offiziershochschule aufgenommen und vier weitere sich dazu beworben. Zwei Kameraden wurden als Kandidaten in die SED aufgenommen, ein dritter reichte inzwischen den entsprechenden Antrag bei seiner BPO ein. Mit der Pflege von Objekten und Technik ist es immer so eine Sache. Nicht jeder hat seine zehn VMI-Stunden abgeschruppt; aber wenn man die Gesamtzahl der geleisteten Stunden durch die Zahl der Mitglieder teilt, sind es fast 20 je Kopf. Das Objekt in der Winsstraße wurde, wie geplant, umgestaltet; außerdem organisierten wir, daß dort eine weitere Anfängergruppe von Schiffsmodellsportlern gute Arbeitsbedingungen erhielt.

Für Pflege- und Wartungsarbeiten an der uns anvertrauten Sende- und Empfangstechnik sowie den dazugehörigen Geräten und Instrumenten haben wir keinen Pfennig ausgegeben; die Kameraden Fidelak (Stellv. für Agitprop und Vorsitzender der Technischen Kommission) und Röpert (Stellv. Ausbildung und Stellv. Vorsitzender der Technischen Kommission), unterstützt von einigen anderen Kameraden, machten alles wieder „gängig".

Wettbewerb für das nächste Jahr



Die Mitglieder der GST-Grundorganisation „Otto Grotewohl" im VEB Robotron Büromaschinenwerk Sömmerda, unter ihnen auch die als Organisatoren des RC-Flug-Wettkampfes bekannten Modellsportler, rufen alle Organisations- und Ausbildungseinheiten der GST auf, wie sie auf der Grundlage abrechenbarer Programme um hohe Ergebnisse in der vormilitärischen Ausbildung und im Wehrsport zu ringen. Die Sömmerdaer stellen ihren Wettbewerb für das Ausbildungsjahr 1979/80 in Vorbereitung des 35. Jahrestages der Befreiung und des 25. Jahrestages des Warschauer Vertrages unter die Losung:

**„Hohe Ausbildungsergebnisse
für den Schutz
unseres sozialistischen Vaterlands".**

„Weil wir wissen", heißt es u. a. in ihrem Wettbewerbsaufruf, „daß der Wehrsport die Leistungsfähigkeit der Bürger fördert..., wollen wir noch mehr Werktätigen unseres Betriebes wehrsportliche Betätigung ermöglichen... und die wehrsportlichen Arbeitsgemeinschaften unserer Patenschulen und des Pionierhauses gut unterstützen".

In ihrer Oktober-Ausgabe veröffentlicht die Zeitschrift „konkret" den Wortlaut des Wettbewerb-Aufrufs aus Sömmerda.

Werbung und Werterhaltung

Bei den Anfängern, wir wollten maximal 20 Kameraden zu einer sechsmonatigen Probezeit nehmen, um die besten zehn als Mitglieder für unsere GO zu gewinnen, können wir uns weiterhin nicht retten. 33 sind es geworden, die Zahl unserer GST-Mitglieder stieg auf 69. Acht Anfänger werden wir in der Veranstaltung zur Neuwahl unserer Leitung außerdem noch als Mitglieder aufnehmen.

Wer kann uns helfen?

Als wir in unser Kampfprogramm schrieben, wir würden zu all diesen Punkten einen sozialistischen Wettbewerb organisieren, ahnten wir noch nicht, wie schwierig das sein wird. Jetzt wissen wir, daß durchaus nicht jeder Punkt mit jedem anderen Punkt des Programms vergleichbar und meßbar ist. Wieviel Punkte soll eine Medaille dem einzelnen bringen, wieviel ein Sportabzeichen, wieviel eine VMI-Stunde? Aber das wäre noch vergleichsweise einfach. Kann man die Aufnahme in die Partei „punktieren"? Wieviel Punkte kommen auf das Konto eines angenommenen Offiziersbewerbers, eines beförderten Unteroffiziers? Kurzum, wir denken noch nach und hoffen, daß der eine oder andere Leser dieser Zeilen uns seine Erfahrungen einmal mitteilt.

Abschließend: Unser Kampfprogramm ist erfüllt. In einigen Punkten lief es anders als vorausgesehen. So wird es wohl immer sein. Also, auf ein Neues! Wir werden auch im Ausbildungsjahr 1979/80 unseren Anteil leisten, damit unsere Organisation ihren gesellschaftlichen Auftrag erfüllen kann.

Joachim Lucius

Die Plastmodellbauer in Großröhrsdorf

Plastflugzeuge en miniature — Typen aus den ersten Anfängen der Fliegerei bis zum modernen Düsenklipper — baut seit zehn Jahren Genosse Helmut Hübner aus Großröhrsdorf, Kreis Bischofswerda, in seiner Freizeit. Dabei macht er sich mit der Entstehungsgeschichte, der Bauausführung, wichtigen technischen Details und Daten über den Einsatz der einzelnen Typen vertraut. Mit jedem seiner 250 Plastmodelle ist ein Stück persönlicher Erinnerung verbunden: Meist wurden sie als Bausatz gekauft, oft jedoch durch direkte Verbindungen von polnischen, tschechoslowakischen und sowjetischen Modellbaufreunden bezogen oder auch von Freunden oder Bekannten als Souvenir oder von eigenen Reisen mitgebracht.

Mit Vorliebe sammelt Helmut Hübner Modelle im Maßstab 1:72 und 1:100, er hat aber auch andere Maßstäbe als Modelle in seiner wohl einzigartigen Sammlung. Darüber hinaus studiert er in seiner Freizeit Bücher, Fachzeitschriften und Informationsmaterial aus aller Welt. Eine interessante Dokumentation hat sich bei ihm in den letzten Jahren angesammelt, ein Wissens- und Nachschlagspeicher von über 3000 Flugzeugtypen. In seiner Wohnung ist ein Raum voller Vitrinen mit kleinen und kleinsten Plastmodellen. Er besitzt eine Dokumentation, um die ihn bestimmt jeder Modellbaufreund beneiden würde; und er versteht es, sie sinnvoll zu nutzen und das erworbene Wissen weiter zu vermitteln.

Seit drei Jahren ist Genosse Hübner Leiter einer Arbeitsgemeinschaft an der Karl-Liebknecht-Oberschule von Großröhrsdorf. Gemeinsam mit ihrem Leiter haben sich die Schüler einen ehemaligen kleinen Laden als Arbeitsraum eingerichtet; das Schaufenster dient zum Ausstellen der gefertigten Modelle. „Wir haben hier bereits vier Ausstellungen durchgeführt: eine zum Tag der NVA, eine anläßlich der XI. Weltfestspiele über die kubanische Fluggesellschaft „Cubana", eine dem DDR-Kosmonauten zu Ehren (Sigmund Jähns Entwicklung vom Flugzeugführer zum Kosmonauten) und die Ausstellung „30 Jahre RGW und die Luftfahrt der sozialistischen Länder". Jetzt bereiten wir anläßlich des 30. Jahrestages unserer DDR die umfangreichste Ausstellung, „Freunde in aller Welt", vor. Nachgestaltet werden die Flugzeuge der Staatsmänner, mit denen sie zu offiziellen Besuchen unserer DDR einflogen", erläutert Genosse Hübner. In der Leitung der Oberschule findet er einen guten Verbündeten. Seine Jungen finden in ihm einen guten Ratgeber und Pädagogen zugleich. So hat sich diese AG zu einem festen Kollektiv entwickelt, jedes Jahr scheiden einige aus, neue kommen hinzu und finden schnell Kontakt zu ihrem Leiter, erlernen handwerkliche Fertigkeiten und auch ein Stück Luftfahrtgeschichte und erhalten nicht zuletzt auch einen Einblick in die vielseitigen Beziehungen der Luftfahrtgesellschaften der Erde. Helmut Hübner versteht es auch, die durch seine journalistische Tätigkeit erworbenen Erkenntnisse zu vermitteln und ist damit ein „Diplomat in Sachen Luftfahrt". Seine guten kameradschaftlichen Beziehungen zu den Bruderorganisationen der GST in den drei Freundesländern spiegeln sich in der gesamten AG-Arbeit wider. Eine besonders herzliche Verbindung unterhält Genosse Hübner mit unserem Kosmonauten Sigmund Jähn, um dessen Ehrennamen die Arbeitsgemeinschaft kämpfen will.

Der Genosse Hübner leistet damit auch wehrpolitische Erziehungsarbeit. Sein Anliegen ist, daß die GST auf dem Gebiet des Plastmodellbaues mehr Unterstützung gibt und, dem internationalen Trend folgend, eine koordinierte Zusammenarbeit mit dem Herstellerbetrieb der Plastmodelle in größerem Umfang betreiben möge. Die Bruderorganisationen der GST verstehen das bereits sehr gut.

Auch die Beteiligung der AG-Mitglieder an der „Arsenal 78" der Militäria-Hobbyschau im Armeemuseum der DDR, Dresden, zeigt, daß sie mit ihrer Arbeit eine breite Öffentlichkeitsarbeit leisten und es mit ihren kleinen Plastmodellen verstehen, diese in einem Thema aussagefähig darzustellen.

Wilfried Schulze



Das „Flugzeugmuseum" von Helmut Hübner



Thomas Nietzsche und Falk Kästner bei der Arbeit **Fotos: W. Schmidt**



Liebevoll wird das Schaufenster zu wechselnden Themen ausgestaltet

Modellsport

Ernst-Schneller-Preis verliehen

Anläßlich des 27. Jahrestages unserer Organisation wurde zum zweitenmal nach seiner Stiftung der Ernst-Schneller-Preis der GST verliehen. In Anerkennung hervorragender wissenschaftlich-technischer, künstlerischer und journalistischer Leistungen konnten im Jubiläumsjahr unserer Republik als Preisträger u.a. ausgezeichnet werden: die Stellvertreter des Verteidigungsministers Generaloberst Heinz Keßler und Generalleutnant Fritz Streletz, der Stellvertreter des Vorsitzenden des GST-Zentralvorstandes Oberst Rolf Pitschel und ein Kollektiv des Filmstudios der NVA.

Am selben Tage wurden verdienstvolle Funktionäre der GST mit der Verdienstmedaille der NVA geehrt, unter ihnen der Leiter der Abteilung Modellsport im ZV der GST, Günter Keye, sowie die Sektorenleiter Hans Möser und Georg Arras.

Modellsport-literatur

Der Militärverlag der DDR kündigt für Ende September das Erscheinen des Bandes 175 der Reihe „electronica" unter dem Titel „Elektronik des Modellantriebs" an. In ihm befaßt sich Günter Miel mit Problemen der Ladetechnik sowie der kontaktlosen elektronischen Drehzahlmesser. Die Broschüre (104 Seiten, 77 Abbildungen, Preis 1,90 Mark) bitten wir, über die Buchhandlungen zu beziehen. Die Redaktion ist nicht in der Lage, andere Bezugsquellen nachzuweisen.

Internationaler Komplex-wettkampf

Vom 27. bis zum 30. September 1979 findet im Bezirk Karl-Marx-Stadt ein Komplexwettkampf statt, zu dem die Modellsportler des Bezirkes ihre Kameraden aus den Partnerbezirken der ČSSR, Polens und Ungarns als Gäste erwarten. Während die Fernlenkflieger den Flugplatz Jahnsdorf als Austragungsort wählen, wetteifern in Zwickau die Freiflieger sowie die Schiffs- und Raketenmodellsportler. Das Modellsportzentrum Zwönitz schließlich wird aus Anlaß des Geburtstages unserer Republik internationaler Treffpunkt der RC-Automodellsportler.

Briefpartner gesucht

Der polnische Flugmodellsportler Zbigniew Gumowski, 87—100 Torun, ul. Wojska Polskiego 47 m 44, sucht Briefpartner in der DDR und ist an einem Zeitschriftenaustausch interessiert. Aus dem gleichen Anlaß sucht der Schiffsmodellsportler Jan Dobrzyniak, 93-491 Łodz, ul. Starogardzka 9, Partner in unserer Republik.

An unsere Leser im Ausland



Unsere Leser im Ausland bitten wir, ihr Abonnement für die Zeitschrift „modellbau heute" beim Postzeitungsvertrieb bzw. dem Buch- und Zeitschriftenhandel für das Jahr 1980 rechtzeitig zu erneuern.

Terminkalender Modellsport

Flugmodellsport

Flugmodellschau Saarmund am 23. September 1979 auf dem GST-Flugplatz Saarmund. Sichtungsfliegen am Vormittag, Beginn der Flugmodellschau 14.00 Uhr

DDR-offener Wettkampf im Freiflug (Klasse F1A, F1B, F1C) für Junioren und Senioren am 7. Oktober 1979 auf dem GST-Flugplatz Gera-Leumnitz

Schiffsmodellsport

1. Lauf zur DDR-Meisterschaft 1980 für FSR-Rennboote (Junioren und Senioren LK I) am 6. und 7. Oktober 1979 auf dem Stausee Hohenfelden (Bez. Erfurt)

2. Lauf zur DDR-Meisterschaft 1980 in den Segelklassen (F5) für Junioren und Senioren der Leistungsklasse I am 13. und 14. Oktober 1979 in Schwerin, Ostdorfer See

Automodellsport

DDR-offener Wettkampf um den Pokal der Stadt Hagenow (RC) für Junioren und Senioren am 6. und 7. Oktober 1979 in Hagenow

DDR-offener Wettkampf in den SRC-Klassen für Schüler, Junioren und Senioren am 13. Oktober 1979 im Modellsportzentrum Bitterfeld

Neuer Pokal in Dresden

Dresden hat einen neuen Pokallauf für RC-Automodellsportler, den des Bahnbetriebswerkes Dresden. Für die Pokale, Modell-Lokomotiven der Sächsischen Staatsbahn, bewarben sich in diesem Jahr 29 Kameraden aus den Sektionen in Ilmenau, Karl-Marx-Stadt, Limbach-Oberfrohna, Sömmerda und des Bezirkes Dresden. Neben den besten fünf der Vorläufe konnte über einen Hoffnungslauf der 6. Starter in das Finale gelangen. Diese neue Wettkampfform brachte in das gesamte Renngeschehen mehr Spannung. Die besten Leistungen zeigten die Kameraden Herget und Felber aus Ilmenau, die beide Klassen V1 und V2 gewannen. Bei den Junioren beherrschte der Kamerad Oliver Wiedemann aus Karl-Marx-Stadt souverän sein Feld.

Lothar Friedrich

Erfurter Bezirksmeister

Auf dem GST-Flugplatz Bad Langensalza trafen sich Freiflieger und Motorsegler des Bezirks Erfurt, um ihren Meister zu ermitteln. Bei einer Rekordbeteiligung gab es ausgezeichnete Leistungen. Nach dem fünften Durchgang lagen zehn Wettkämpfer mit 900 Punkten an der Spitze. Erst ein dreimaliges Stechen brachte die Entscheidung. Sieger wurden in der Klasse F1A-S Maik Bachmann (780 Punkte), in der F1A/Jun. Uwe Groß (1140), F1A/Sen. Dieter Segert (1620), F1B/Jun. Maik Heyder (767), F1B/Sen. Egon Mielitz (891), F1C/Sen. Horst Antoni (1140) sowie in der F3MS/Sen. Heinz Keppler.

B. Kästner

Heiße Tage in Pasardshik



Also, wenn ich es mir recht überlege: Es war beinahe so feierlich wie bei der Weltmeisterschaft vor zwei Jahren. Ich meine die Eröffnung und das Abschlußzeremoniell. Aber auch die Leistungen konnten sich durchaus sehen lassen. War doch vom Freiflug fast die gesamte Prominenz erschienen. Eigentlich fehlten nur noch der Weltmeister in der F1C und der Bronzemedaillengewinner in der Klasse F1A. Aber sonst waren alle wieder beisammen, die sich vor zwei Jahren in Roskilde Gold, Silber und Bronze geteilt hatten, der Verbitzki und der Meczner, Kim Dong Sik, Paek Tschang Son und Sergej Samokisch, auch Andres Lepp und Kostatin Abadjiev — ja, und letzterer, also der Weltmeister in der F1A und Leiter des Modellsportklubs in Pasardshik, war diesmal der Gastgeber, denn die bulgarische Organisation für die militärtechnische Ausbildung der Bevölkerung OWTPN hatte zu diesem Freundschaftswettkampf der sozialistischen Länder in den Klassen F1A, B und C sowie F3A und B nach Pasardshik eingeladen.

Mehr als 100 Wettkämpfer aus acht Ländern waren dieser Einladung in der zweiten Julihälfte gefolgt und hatten während eines dreitägigen Programms, das jeweils von 7 Uhr früh bis 21 Uhr abends andauerte, Gelegenheit, ihre Kräfte zu messen. Dabei war es jedem von vornherein klar, daß bei dieser illustren Zusammensetzung die Trauben sehr hoch hängen werden. Gut war, daß sich die Teilnehmer in eineinhalb Trainingstagen mit den Platzverhältnissen und den thermischen Bedingungen vertraut machen konnten und dabei ausreichend Gelegenheit hatten, ihre Modelle zu testen und auf Sicherheit zu trimmen. Bereits während des Trainings zeichneten sich weltmeisterschaftswürdige Leistungen ab.

Die Freiflugklassen

Der erste Tag war der Klasse F1A vorbehalten. Auf den trockenen, mit Disteln durchsetzten Grasplatz in der trakischen Ebene knallte tagsüber eine unbarmherzige Sonne, und in den Abendstunden suchten Legionen von Mücken ihre Opfer. Bei einer Temperatur von weit über 30 Grad Celsius war die Thermik relativ gut; aber einige Durchgänge hatten nur sehr wenige Ablösungen, die man nicht verpassen durfte. Der letzte Durchgang brachte kaum noch Thermik, jetzt entschied in erster Linie die Leistung der Modelle. Kennzeichnend für diesen ersten Tag war die Ausgeglichenheit fast aller Wettkämpfer, was sich sowohl in der Mannschafts- als auch in der Einzelwertung widerspiegelt. Einzelne mißglückte Starts, vor denen auch der Beste nicht gefeit ist, gaben den Ausschlag für Einzel- und Mannschaftsplazierungen. Die sowjetischen Sportler Lepp, der Vizeweltmeister, und Tschop hatten bereits jeder in einem der beiden ersten Durchgänge einen „Absaufer". Während der ersten drei Durchgänge flogen unsere drei DDR-Sportler Wolf, Preuß und Hesche noch „Volle". Die ungarische Mannschaft hielt das Maximum noch bis zum sechsten und die bulgarische bis zum fünften Durchgang. Im vierten Durchgang erwischte es Manfred Preuß. Nach etwa 15 Minuten Kreisschlepp löste er sein Modell aus und brach dabei eine Tragfläche ab. Bei der Wiederholung geriet das zweite Modell nach 132 s außer Sicht. Neun Teilnehmer, darunter vier Bulgaren und Hans-Jürgen Wolf, gingen in das Stechen. Zusammen mit Joachim Löffler, dem Trainer unserer Auswahlmannschaft, wählte Wolf folgende taktische Variante aus: Das Modell wurde weit fortgeschleppt, unmittelbar an ein Maisfeld heran, das die gespeicherte Wärme zum Abend abgab. Diese Rechnung ging auf, und er belegte mit 216 s den zweiten Platz hinter dem Koreaner Kim Yong Sik, der mit seinem Modell auch noch gut das Maximum von 240 s geflogen hätte. Preuß und Hesche belegten die Plätze unmittelbar hinter den sowjetischen Sportlern Issajenko, Lepp und Tschop.

Der zweite Tag sah die F1B-Flieger an den Startstellen. Die Temperatur war auf 38 Grad Celsius im Schatten gestiegen und lag um nur drei Grad unter dem absoluten Hitzerekord, der in diesem Landstrich vor etwa zwanzig Jahren gemessen worden war. Es wehte ein schwacher Wind. Dieses, man muß schon sagen schwierige Wetter schlug sich auch im Ergebnis nieder; nur zwei Wettkämpfer erreichten die maximale Punktzahl, und die zählten von vornherein zu den Favoriten. Die starke Hitze brachte vor allem Probleme beim Aufziehen der Gummistränge mit sich. Es gab Strangrisse am laufenden Band, wovon die DDR-Mannschaft offensichtlich am stärksten betroffen war. Viele Wett-

kämpfer zogen deshalb ihre Stränge nicht mehr voll auf. Das alles brachte Unruhe in die Abwicklung des Wettkampfes; es gab auch viele Modellschäden, und an ein taktisches Fliegen war kaum noch zu denken. Außerdem erwies sich die außerordentlich starke Hitze als eine zusätzliche physische Belastung für jeden einzelnen, was selbst bei solchen Experten wie dem Koreaner Pek Tschan Son dazu führte, daß er die Thermikbremse falsch einhängte und sich mit 71 s im letzten Durchgang begnügen mußte. Auch Vizeweltmeister Sergej Samokischs 97 s im siebenten Durchgang oder Josef Klimos 59 s im vierten Durchgang lassen sich nur ähnlich erklären. Beim Stechen zeigte sich deutlich die Überlegenheit der sowjetischen Modelle. Es siegte Stepan Stefantschuk (UdSSR) mit mehr als dem geforderten Maximum vor dem Koreaner Kim Dong Sik, dessen Modell 213 s in der Luft blieb. Die von Egon Mielitz und Dr. Albrecht Oschatz erbrachten Leistungen verdienen unter den geschilderten Umständen durchaus ihre Anerkennung. Gerade in Pasardshik zeigte sich die Bedeutung internationaler Wettkampferfahrung. Deshalb war dem Neuling im internationalen Wettkampfgeschehen, Uwe Winterfeld, nur ein vorletzter Platz vergönnt.

Am dritten Tag waren es „nur" noch 36 Grad Celsius. Der Nachmittag kündigte sich mit einem Wärmegewitter an. Doch mit wenigen Regentropfen sollte es links und rechts am Platz vorbeiziehen. Als Favoriten ordneten wir wieder die sowjetischen Sportler mit ihren Modellen ein, welche sich durch eine hohe Präzision auszeichneten und sich einander so glichen, als wären sie auf dem Fließband gefertigt worden. Ihre Tragflächen waren mit dünnstem Duralblech überzogen. Unser sonst zuverlässigster F1C-Flieger Horst Krieg hatte bereits im zweiten und später auch noch im sechsten Durchgang einen „Absaufer". Maximum flogen bis einschließlich des fünften Durchgangs die Mannschaften der Sowjetunion und der ČSSR. Im fünften Durchgang landeten alle drei DDR-Modelle in einem Maisfeld. Erst während des vorletzten Durchgangs erhielt Trainer Joachim Löffler über den Sprechfunk der sowjetischen Genossen die Nachricht, daß die Modelle gefunden worden seien. Vor dem sechsten Durchgang wurden die Startstellen verlegt. Während der letzten drei Durchgänge startete in der ersten halben Stunde kein einziges Modell; einer wartete auf den anderen und wollte sich die Thermik zeigen lassen. Damit gingen alle das Risiko ein, in Zeitnot zu geraten. Und — Tücke des Objekts — prompt wurde im sechsten Durchgang beim Wertungsflug von Klaus Engelhardt die Uhr des Schiedsrichters, der die Flugzeit stoppte, defekt. Nach hitzigen Diskussionen erfolgte eine Wiederholung des Starts, die zwar für Engelhardt das Maximum brachte; aber Krieg geriet in solche Zeitnot, daß er, ohne auf Thermik achten zu können, sein Modell starten mußte und nur 125 s brachte. Im letzten Durchgang leitete Gerhard Fischer den Massenstart ein, der dann auch mit Klaus Engelhardt und weiteren sieben Wettkämpfern am ersten Stechen teilnahm, das bei merklich auffrischendem Wind und abkühlender Luft ausgetragen wurde. In das zweite Stechen gingen dann allerdings nur noch die anderen sieben; Engelhardt brachte lediglich 174 s und Fischer überzog zweimal die Motorlaufzeit, Ergebnis null Punkte. Erst im dritten Stechen entschieden Evgeni Verbitzki, Valentin Mosirski und Jiri Kaiser über die ersten drei Plätze.

Heiß ging es her in Pasardshik. Unter heißer Sonne wurde nicht nur heiß gekämpft, und es brannte nicht nur die Haut auf dem Körper, sondern auch die Ungeduld unter den Nägeln. Denn nur wenige Tage nach diesem Wettkampf wurden unsere Freiflieger in Schönebeck zur DDR-Meisterschaft erwartet — aber das ist schon ein anderer Bericht, und der folgt auf den nächsten Seiten. Auf der Rückreise in die DDR wußte unser Silbermedaillengewinner Hans-Jürgen Wolf jedenfalls noch nicht, daß er nur drei Tage später DDR-Meister werden würde.

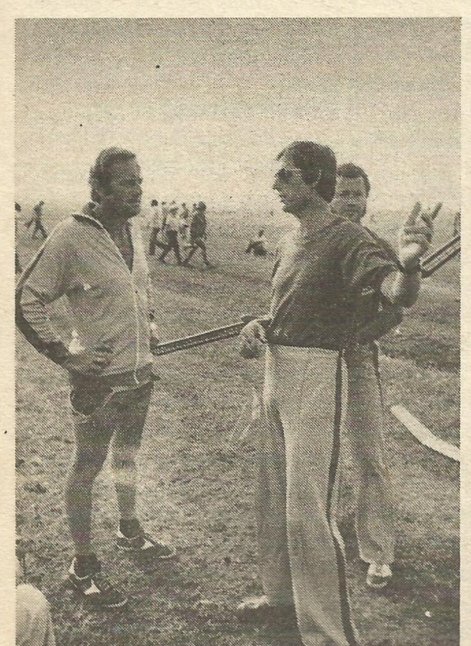
Manfred Geraschewski

●●●●●●●●●●●●●●●●

Die Goldmedaillengewinner dieses Wettkampfes stellen wir in unserer nächsten Ausgabe vor. In ihr werden wir auch über die RC-Klassen berichten. Ergebnisse aus Pasardshik veröffentlichen wir auszugsweise auf Seite 34 dieser Ausgabe.

●●●●●●●●●●●●●●●●

Die taktische Festlegung mit Trainer Löffler vor dem Stechen bringt Wolf eine Silbermedaille ein



Hans-Jürgen Wolf nimmt aus den Händen des 1. Sekretärs des Bezirkskomitees der Bulgarischen Kommunistischen Partei, Petko Petkov, die Silbermedaille in der Klasse F1A entgegen



Aus der Not eine Erfindung gemacht: Individueller Kopfputz gegen die Hitze



Die 27. Meisterschaft der DDR im Modellfreiflug

Gute Nachwuchsarbeit zahlt sich aus

Bei insgesamt freundlichem Wetter und fast regelmäßigen Ablösungen wurde in der letzten Juliwoche in Schönebeck die diesjährige DDR-Freiflugmeisterschaft ausgetragen.

Die Freisegler

16 Junioren und 21 Senioren stellten sich den Schiedsrichtern in der Klasse F1A. Zwanzig volle Wertungen bei den Senioren und 13 bei den Junioren waren das Ergebnis des ersten Durchgangs. Zwei Junioren und drei Senioren waren die Opfer des zweiten, vier Junioren und zwei Senioren des dritten Durchgangs. Im vierten Durchgang gab es bei den Senioren keinen Fehler, und nach dem fünften Durchgang stand fest, daß fast die Hälfte der Junioren — nämlich sieben Wettkämpfer — in das Stechen kamen. Die einzige weibliche „Seniora" vergab sich die Möglichkeit des Stechens im siebenten Durchgang mit einem 148er.

Am Abend, nach den ersten vier Durchgängen der Gummiflieger, stellten sich die 19 fleckenfreien Segler zum Stechen, obwohl durch Strudel im Informationsfluß weder alle Schiedsrichter noch alle Wettkämpfer beim Count-down an ihren Startstellen waren. Zwölf erreichten die geforderten 240 s und hätten wohl ausnahmslos auch 5 min sicher durchgestanden. Zwei Junioren und vier Senioren blieben auf der Strecke, zwölf Mann starteten über 5 min, die auch von vier Junioren und sechs Senioren erreicht wurden. Erst das dritte Stechen brachte in beiden Altersklassen die Entscheidung; alle blieben aber unter den Leistungen des zweiten Stechens, was auf fast eingeschlafene Thermik hinweist. Besonders durch das starke Stecherfeld fehlte es nicht an Dramatik; doch Disziplin und kluge Taktik verhinderten Komplikationen.

Die Leistung eines Mannes im Stechen verdient, herausgestrichen zu werden. Bis zur letzten Minute kreiselte Hans-Jürgen Wolf in der Hoffnung auf ein leichtes Tragen, obwohl alle Konkurrenten längst ausgeklinkt hatten und fast ausnahmslos schon wieder „unten waren". Doch der Nervenkrieg zahlte sich aus: Wenn auch mit kaum mehr als der reinen Modelleistung seines Supergleiters, er holte sich mit 11 s Vorsprung ganz verdient den Titel. Noch besser war der Junior Uwe Rusch, der einen 286er Bart erwischte.



Er kann lachen: Dr. Oschatz holte sich den während des Vorjahrs abgetretenen Meistertitel in der Klasse F1B zurück

Der Kautschukakt

Erfreulich und fast kaum zu glauben: Die Gummi-Junioren waren die am stärksten besetzte Klasse mit 25 gemeldeten und 22 angetretenen Aktiven; ihnen standen nur 12 Senioren entgegen. Und obwohl die Junioren noch nicht alle meisterschaftswürdige Leistungen erreichten, war es klug, ihnen die Startmöglichkeit zu geben, denn nur in wenigen Bezirken haben die F1B-Flieger die Möglichkeit des Leistungsvergleichs. Die Dresdener als Gummi-Hochburg brachten sieben Junioren und zwei Senioren an den Start, und auch Magdeburg konnte dank zielstrebiger Nachwuchsarbeit fünf Junioren vorweisen.

Das Wetter war so, daß wirklich nur alte Hasen mit hinreichender Sicherheit die Bärte ausmachen konnten; es gab — wohl bedingt durch die geringe Windgeschwindigkeit und den großen Windfahnenabstand von der Startstelle — viele Fehleinschätzungen. So kamen auch nur vier Junioren und vier Senioren ohne Punktverluste über die erste Runde. Zwei Junioren und vier Senioren konnten sich dessen nach dem zweiten Durchgang noch rühmen. Nach dem dritten Durchgang waren es noch Rolf Hilscher bei den Junioren und Dr. Oschatz und Uwe Winterfeld bei den Senioren. In beiden Altersklassen gab es nach dem dritten Durchgang keine Verschiebungen in den Spitzengruppen mehr, und Dr. Oschatz holte sich den an Klaus Leidel für ein Jahr verliehenen Titel zurück. Leidel hingegen war „angeschmiert", denn viermal hatte der planmäßige Leidelbart eine Minute vor Durchgangsende... zwei Minuten Verspätung.

Egon Mielitz hingegen konnte seinen Vize erfolgreich verteidigen. Erstmals gelang es in diesem Jahr auch Detlef Schulz, nach zwei knappen Verfehlungen im Juniorenalter, auf einen Medaillenrang zu kommen.

Interessant, aber logisch ist hier die Feststellung, daß die meisten der dienstjahrjüngeren Junioren nach einer kurzen Visite in der Spitzengruppe wieder in das Mittelfeld zurückfallen und daß die erfahreneren Junioren ihre erkämpfte Position erfolgreicher verteidigen. Mit Thomas Barg kam der wohl jüngste Teilnehmer der Meisterschaft auf den dritten Rang. Er hatte nach dem fünften Durchgang bereits mehr Punkte als der Vater.

Die Kraftprotze

Zehn Junioren und 16 Senioren traten an die Startstellen. Es bleibt nur zu hoffen, daß die Konstruktion des „Sputniks" bald eine Belebung dieser Klasse bewirkt, doch setzt das in erster Linie zuverlässige Motoren voraus. Dresden hatte einen Mann mitgemeldet — mit Sputnik in der Klasse F1C —, und nach den bisherigen Ergebnissen hätte das auch recht gut geklappt. Aber selbst drei neue MK 17 erwiesen sich als so unzuverlässig — und der zuerst eingebaute als so kurzlebig —, daß der Versuch leider scheiterte. Dennoch ist die Konzeption des „Sputniks" ausgezeichnet, robust und zuverlässig, nur die Motore... Und wem die Finger lieb sind, der unterlasse Versuche mit den 1,5er Moskito-Selbstzündern.

Sechs F1C-Junioren kamen allein aus dem Bezirk Gera, und sie holten sich auch Silber und Bronze, nur Platz 1 ging nach Potsdam an Lutz Benthin.

Während sich bis zum fünften Durchgang Günter Kröning und Klaus Engelhardt souverän fehlerfrei halten konnten, Kröning mit einem MVVS-Selbstzünder, blieb Klaus Engelhardt als einziger Motorflie-



Endlich in die Spitzengruppe vorgestoßen: Der neue „Vize" in der F1C, Walter Rudolph

ger strafpunktfrei und holte sich verdient den Titel, dicht gefolgt von einem „Senior-Senior", Walter Rudolf aus Gera.

Die Technik

Das Neueste bezüglich der Technik waren zweifellos die von der Wettkampfleitung eingesetzten elektronischen Stoppuhren. Nicht soviel an Neuigkeiten brachten die Modelle. In der F1A waren herkömmliche Konstruktionen eingesetzt, lediglich ausgereifter. Kreisschlepp ist Standard. Selten einmal eine ebene Platte als Leitwerk; fast ausnahmslos, trotz heißer Diskussionen, tragende Leitwerke.

Bei den Gummifliegern findet sich, soweit Mehrfunktionsschalter vorhanden, in größerem Maße die Kurvensteuerung und in Einzelfällen auch die Einstellwinkelsteuerung. Mit gutem Gummi liegen die Modellzeiten heute um vier Minuten.

Die Gold- und Silberträger bei den Junioren der Gummiklasse verwendeten Höhenleitwerke mit symmetrischem Profil von nur 2,2 dm^2 Fläche und dafür 16,7 dm^2 in der Tragfläche. Das ist zwar nicht unbedingt der Grund für die guten Plätze, hat sich aber bisher bewährt.

Keinesfalls neu, aber heute wieder im Kommen, ist die Klappluftschraube für die F1C, fast haargenau wie sie Neelmeyer dereinst schon erfolgreich verwendete. Nur sieht man heute die Hauptursache nicht mehr in der geringfügigen Senkung des Widerstands, sondern vielmehr in der geringeren Bruchanfälligkeit der beim Landen angelegten Luftschraubenblätter. Die handgefertigten Glasfiberlatten weisen doch so erhebliche Unterschiede auf, daß nach dem Wechseln der Luftschraube eine optimale Modelleinstellung nicht mehr gewährleistet ist.

Übrigens wirkt es schokkierend zu hören, daß das Klapplager eines Luftschraubenblattes bei den heute üblichen etwa 25000 U/min Fliehkräfte in der Größenordnung von 200 kg aufzunehmen hat. Also Köpfe aus der Schußrichtung!

Der internationale Wettkampf

Die Starter zweier DDR-Mannschaften je Klasse traten gleichzeitig gegen Mannschaften der VR Polen und der Sozialistischen Republik Rumänien an, wozu noch — außer Wertung — in den Klassen F1A und F1C je ein Teilnehmer aus der UdSSR kam.

In der F1A konnte sich die Mannschaft DDR I (Wolf, Preuß, Hesche) den Mannschaftssieg vor DDR II (Rusch, Petrich, Thormann) und der SRR sichern. Dabei hat an der Plazierung von DDR II Uwe Rusch mit dem Gesamtsieg — 286 im dritten Stechen — die Hauptlast getragen. Alle vier Mannschaften lagen mit 3780, 3725, 3698 und 3689 Punkten noch sehr dicht zusammen.

In der F1B hatte Dieter Thiermann einen schwarzen Tag, und sein sechster Durchgang mit nur 26 Punkten brachte die Mannschaft DDR I trotz der 1260 Punkte von Dr. Oschatz nur auf Platz 2 hinter der VRP. Egon Mielitz war der dritte Mann in DDR I. Die zweite DDR-Mannschaft bestand aus Winterfeld, Gey und Windisch und konnte ungefährdet Platz 3 einnehmen. Die rumänischen Gäste zeigten sich hier längst nicht so stark, wie das die Modellhöhen bisweilen vermuten ließen. Die Punkte der Mannschaften: 3503, 3468, 3395, 3126.

In der F1C blieb unserem Klaus Engelhardt noch ein Mann ohne Fehl und Tadel: Tadeuz Piatek aus der VRP. Und während der Pole durch Ausnutzung der Motorlaufzeit im Stechen 198 Punkte erflog, ging Klaus Engelhardt zu sehr auf Sicherheit, hatte wohl auch nicht den glücklichsten Start und erreichte damit nur 167 Punkte. Da aber Czerwinski aus der polnischen Mannschaft einen 41er und einen 52er aufzuweisen hatte, reichte es für die Gäste nur für Platz 2 in der Mannschaftswertung. Die Mannschaft DDR II (Nogga, Schmeling, Haase) lag mit den Plätzen 5, 7 und 8 zwar nur im Mittelfeld, konnte sich aber doch noch den Mannschaftssieg sichern. So blieb die Reihenfolge DDR II, VRP, DDR I, SRR mit den Punkten 3526, 3474, 3443, 3284.

Das Wichtigste an Schlußfolgerungen aus dieser Meisterschaft kann in wenigen Sätzen gesagt werden. Bei fast allen Teilnehmern zeigte sich, daß es notwendig ist, die Beständigkeit zu erhöhen. Selbst der kleinste Patzer und die kleinste technische Unzuverlässigkeit haben große Auswirkungen. Das Nachwuchsproblem in der F1B ist zwar noch nicht endgültig gelöst, es zeichnen sich aber Silberstreifen am Horizont ab. Zu klären wäre das Gummiproblem, und ein zuverlässiges F1B-S-Modell muß schnellstmöglich an die Basis. Die Entwicklung dazu läuft. Noch nicht so hoffnungsvoll sieht es trotz des vorhandenen guten Schülermodells in der F1C aus. Hier liegt es nicht sosehr an der Willigkeit als vielmehr an den Motoren.

Lothar Wönneberger

Die Ergebnisse veröffentlichen wir auf Seite 34 dieser Ausgabe!



Auch Klaus Engelhardt erkämpfte sich zum erstenmal den Meistertitel

Fotos: Geraschewski (2), Seeger

Schon flügge?

Einige Betrachtungen zur 6. DDR-Meisterschaft im Automodellsport der RC-Klassen

Nicht mehr mit dem Attribut „jüngste" versehen (mindestens seitdem der Raketenmodellsport offiziell eingeführt wurde), ist der RC-Automodellsport als Wehrsportart in der GST längst den Kinderschuhen entwachsen. Bei der nunmehr 6. DDR-Meisterschaft der schnellen Flitzer vom 18. bis 22. Juli 1979 in Freital bewarben sich 60 Teilnehmer um die sieben DDR-Meistertitel.

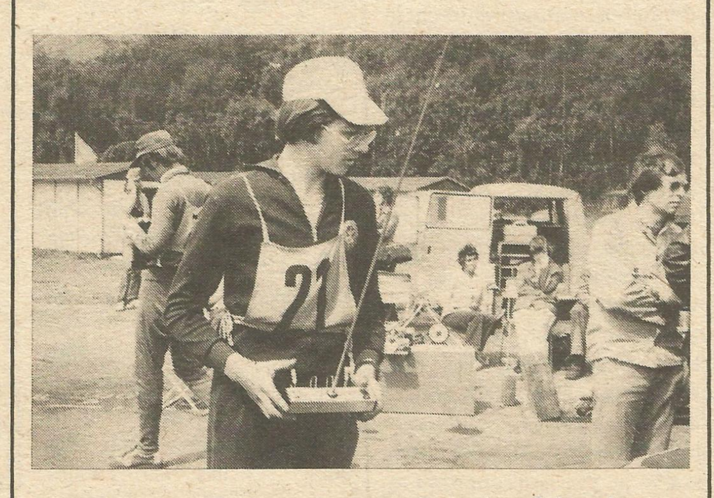
Rein statistisch gesehen, wird eine erfreuliche Bilanz der Breitenentwicklung augenfällig. Die Teilnehmerfelder bei den RC-V1/Senioren entwikkelten sich von 1977 bis 1979 nahezu auf das Doppelte, ähnlich in der Klasse der V2/Senioren. Doch das läßt nicht ohne weiteres auf das Anwachsen der Leistungen schließen.

Ein zu großes Teilnehmerfeld ist nicht nur für die Organisatoren — die allerdings den Ablauf der Rennen gut im Griff hatten —, sondern auch für die Aktiven eine zu starke Belastung. Ein strengeres Limitsystem sollte die Teilnahme der wirklich nur besten Vertreter der Sektionen bei einer Meisterschaft gewährleisten. Und hier stellt sich spätestens die Frage nach der Teilnahme der „Helfer", worüber wir ausführlich schon diskutierten (mbh 7'78). Doch bisher blieb das Präsidium des Automodellsports der DDR eine Antwort schuldig. Wir meinen, daß der „Helfer", besser doch Mechaniker, endlich einen gebührenden Platz neben dem Fahrer auf dem Siegerpodest finden sollte, denn schon längst wird ein Lauf nicht mehr nur vom Rennpiloten entschieden.

Und so sind wir schon mitten im Renngeschehen der „Sechsten". Das wird allerdings noch immer von den selben Fahrern aus den Sektionen der Bezirke Karl-Marx-Stadt, Dresden und Suhl (so auch die Reihenfolge in der abschließenden Bezirkswertung) bestimmt. Arne Ehrig und Oliver Wiedemann bei den Junioren sowie Heinz Fritsch (wieder mit großartigem Doppelerfolg) und Hans-Peter Schneider haben sich scheinbar für ein Dauerabonnement bei der Vergabe der Meistertitel angemeldet. — Eine Meisterschaft ohne Überraschungen? Mitnichten!



Nach anfänglichen Schwierigkeiten bei den ersten DDR-Meisterschaften bestimmt er jetzt die Spitze in seiner Klasse: Hans-Peter Schneider aus Dresden wiederholte seinen Sieg vom Vorjahr



Axel Möller aus Hagenow kommt mit mutiger Fahrweise zum Erfolg

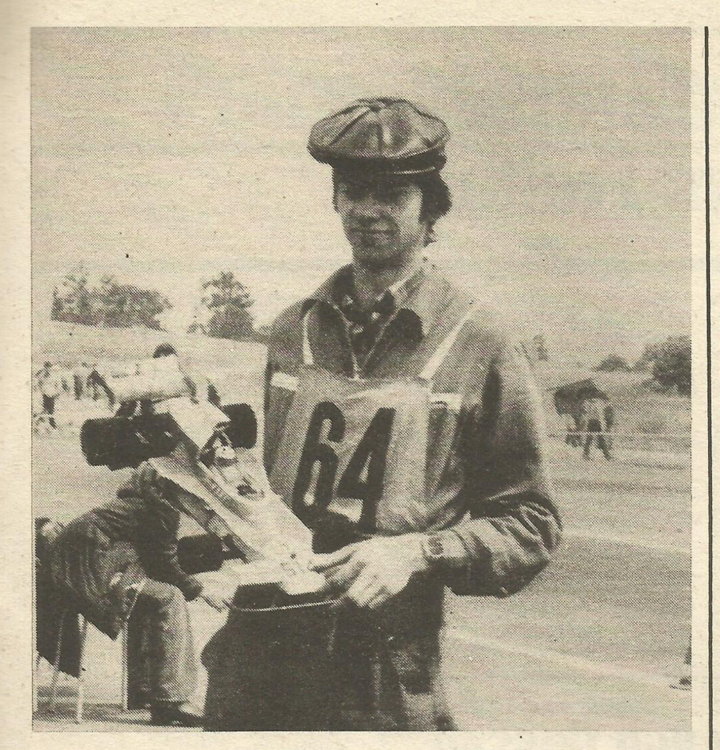


Bei den EB-Klassen zum zweitenmal erfolgreich: Arne Ehrig aus Zwönitz

In der V1 gab es am ersten Tag einen Tagessieger, der souverän die Konkurrenz aus der ČSSR und Polen, die ebenfalls zu dieser Meisterschaft als Gäste eingeladen waren, hinter sich lassen konnte: Bernd Ricke. Der für die Hagenower Sektion startende Ex-Europameister im Schiffsmodellsport ist im Automodellsport völlig unbekannt, während er mit seinen „Schiffchen" auf dem schwierigen Figurenkurs noch einige DDR-Rekorde hält. Wie er sein Modell sauber und mit großer Sicherheit auf den Meisterschafts(holper)kurs steuerte, verlangt Hochachtung ab.

Doch auch das immer fröhliche und wohl durch nichts aus der Ruhe zu bringende Ilmenauer Kollektiv (Felber, Herget, Seupt u. a.) soll nicht unerwähnt bleiben. Sie bestachen durch konstant gute Fahrweise und mit sauber aufgebauten Modellen. Hervorzuheben sind die Leistungen des Juniors Axel Möller aus Hagenow. Noch im vergangen Jahr in der V1 auf dem dritten Platz, holte er sich diesmal souverän den Meistertitel.

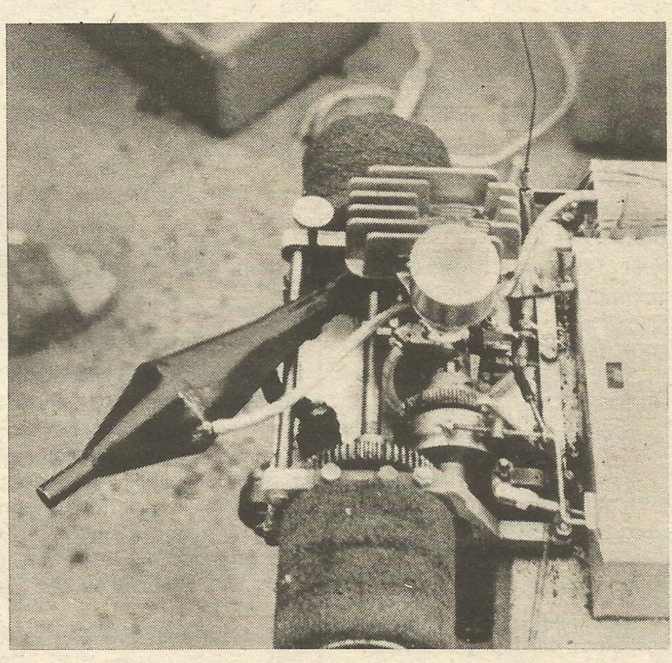
Beim Slalomkurs der EB-Modelle gab es eine neue Bestzeit durch den zur Zeit besten Rennpiloten, Heinz Fritsch (schon sein vierter DDR-Meistertitel), aus dem Zwönitzer Modellsportzentrum. Mit 37 s absolvierte er den Slalomkurs mit bisher bester Zeit fehlerfrei. Doch oftmals war bei vielen Teilnehmern zu beobachten, daß sie den Slalom-


Heinz Fritsch holte sich in Freital seinen vierten DDR-Meistertitel

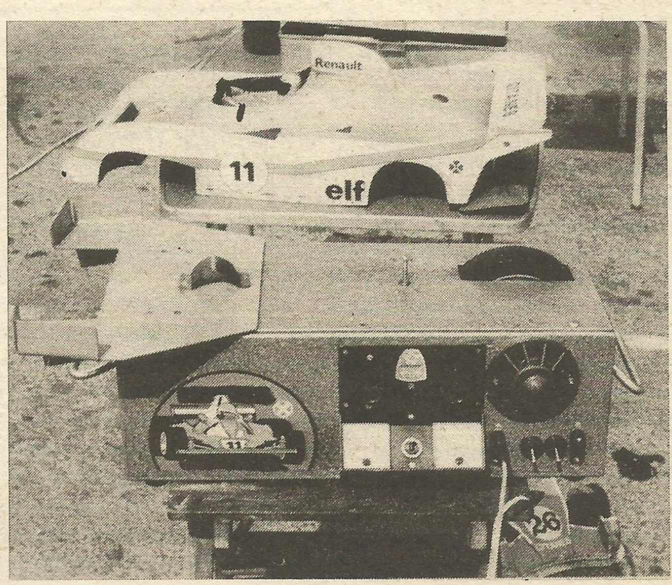
kurs nicht zügig genug durchfuhren. Das läßt nur auf mangelndes Training schließen.
In der EA-Klasse sah man nur vier (!) Modelle am Start; hätte man nicht ein vorbildähnliches Modell der Klasse EB in diese Klasse übernommen, so wäre diesmal wieder kein Meistertitel vergeben worden. Seit langem stagniert diese Klasse in ihrer Entwicklung. Sicher ist es ungerechtfertigt einen bauaufwendigen SPW gegen einen Pkw starten zu lassen, viele scheuen eben doch den hohen Bauaufwand. Warum soll eigentlich auch ein Fahrmodell alle Funktionen und Baugruppen eines Standmodells aufweisen (z. B. Öffnen der Türen, Anzahl der Differentiale und Kardangelenke usw.)? —
Will man diese Klasse fördern, so sollten neue, wenn auch nur nationale Bewertungsrichtlinien erarbeitet werden.
Die 6. DDR-Meisterschaft zeigte, daß wir im Automodellsport in der GST längst schon flügge geworden sind und auch in einigen Klassen international an das Leistungsniveau unserer Freunde aus den Bruderorganisationen anknüpfen können, doch wurde auch deutlich, daß wir die Zeit bis zur „Siebten" nicht nutzlos verstreichen lassen dürfen, um über unsere noch vorhandenen Schwächen auch offen und ehrlich zu sprechen.

B. W. M.


Bernd Ricke (links) war die große Überraschung in den V1-Läufen


Roland Felber versah sein Modell mit Resonanzauspuff, nicht um die Leistung zu erhöhen, sondern um günstigere Auswirkungen im Drehzahlbereich des Motors zu erreichen (Bild oben). Die ČSSR-Sportler zeigten diese interessant aufgebaute Anwurfmaschine in Einheit mit einem Meßgerät. Ein kurzer Andruck des Modells zum Anwerfen genügt: beim Abheben des Modells schaltet sich die Anwurfscheibe automatisch wieder aus (Bild unten)

Fotos: Wohltmann



5. Schülermeisterschaft der DDR im Freiflug

Für die besten Schüler aus Arbeitsgemeinschaften und Sektionen stand auf dem Programm des ersten Ferienwochenendes ihre DDR-Meisterschaft in Dessau. Erstmalig waren aus allen 15 Bezirken und der Gebietsorganisation Wismut je fünf Schüler in der Klasse F1H-S mit den Standardmodellen „Pionier“ und „Freundschaft“ am Start. Mit 19 Startern in der Klasse F1A-S schöpften allerdings nicht alle Bezirke das zulässige Limit von zwei Teilnehmern in dieser erstmals ausgeschriebenen Klasse aus.

Modellabnahme

Obwohl die Regeln für die Schülerklassen (siehe mbh 3'79) eindeutig vorschreiben, daß die Modelle „bauplangetreu zu bauen sind“ und „aerodynamische und geometrische Veränderungen nicht zulässig sind“, wurden einige Modelle zur Kontrolle vorgelegt, die dagegen verstießen. Die relativ großzügige Handhabung bei den letzten Meisterschaften und damals zugunsten der Schüler akzeptierte Veränderungen waren offensichtlich für einige Übungsleiter Anlaß, auch diesmal Modelle mit regelwidrigen Veränderungen von den Schülern bauen zu lassen und an den Start zu bringen.

Bei den Regelverstößen handelte es sich meistens um Veränderungen, die vor allem einen höheren Bauaufwand für die Schüler bedeuten, z. B. abgerundete oder verjüngte Rümpfe, profilierte Höhenleitwerke, größere und kleinere Seitenleitwerke. Verantwortlich dafür sind die Übungsleiter, nicht die Schüler.

Wettkampf

Bedeckter Himmel, kurze Schauer, Wind um 4 bis 7 m/s und nur schwache Thermik waren die äußeren Bedingungen, die mit nur acht Maxima im ersten Durchgang in der Klasse F1H-S und fünf in der F1A-S ihren Ausdruck fanden.

Zur Mittagspause führten in beiden Klassen mit jeweils drei „Vollen“ Frank Tippmann (Erfurt) und André Thieme (Halle); aber mit nur geringem Rückstand rechneten sich noch andere eine Chance aus. Am Nachmittag nahmen mit aufreißender Wolkendecke Wind und Thermik zu. Bei durchschnittlich 8 bis 12 m/s und Spitzen über 15 m/s (!) sehen auch erfahrene Freiflieger ihre Modelle lieber in der Transportkiste. Um so höher sind der Kampfgeist und das Können der Schüler zu bewerten, die unter diesen Bedingungen ihre Modelle beherrschten. Und das war die Mehrheit.

... die Sieger von Dessau

Frank Tippmann — Schülermeister in der Klasse F1H-S

Mit 573 Punkten erreichte Frank ein ausgezeichnetes Ergebnis mit seinem Modell „Freundschaft“. Er ist 12 Jahre alt und hat einen Durchschnitt von 2,2 in seinem Zeugnis der 6. Klasse. Zum Modellflug kam Frank, als in der Schule seiner Heimatstadt Stadtilm vor zwei Jahren für die AG Flugmodellsport geworben wurde. Viel verdankt er seinen Übungsleitern Hoffmann und Bachmann. Zu seinem Sieg sagte er: „Auch andere in meiner Erfurter Mannschaft hätten gewinnen können“. Später will er bei den Junioren in der Klasse F1A starten.

Ingo Wolf — Schülermeister in der Klasse F1A-S

Nach einem Flug von 23 Sekunden im zweiten Durchgang scheinbar hoffnungslos zurückliegend, kämpfte Ingo weiter und schaffte mit einem Maximum im letzten Durchgang noch den Meistertitel. Er baut und fliegt schon fünf Jahre F1H-S- und F1A-S-Modelle. Als Sohn des bekannten F1A-Sportlers Hans Jürgen Wolf aus Stepenitz bei Pritzwalk ist das auch nicht verwunderlich. Ingo ist 13 Jahre alt, besucht die 7. Klasse, hat den sehr guten Durchschnitt von 1,2 und baut am liebsten Flugmodelle. Als Junior will er in der Klasse F1A in die Fußtapfen seines Vaters treten.

Frank Tippmann verteidigte seinen ersten Platz in der F1H-S souverän. Titelverteidiger Steffen Beier kam nach Modellverlusten gar nicht zurecht und will seinen 62. Platz möglichst schnell durch gute Ergebnisse als F1A-Junior im kommenden Ausbildungsjahr vergessen.

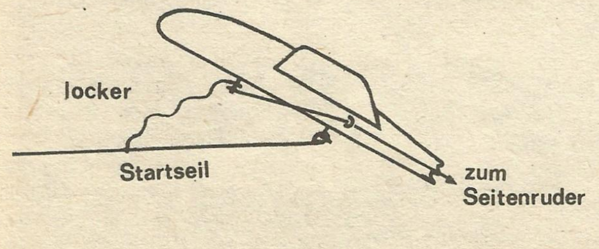
Bei den großen Modellen (F1A-S) wurde mit dem starken Wind das Starterfeld kräftig durcheinandergewirbelt. Zunächst übernahm nach dem vierten Durchgang Olaf Hering die Führung vor André Thieme. Mit 120 s im fünften Durchgang errang aber Ingo Wolf den Titel, da die Nächstplazierten nur Wertungen um eine Minute erreichten (siehe Ergebnisse auf Seite 34).

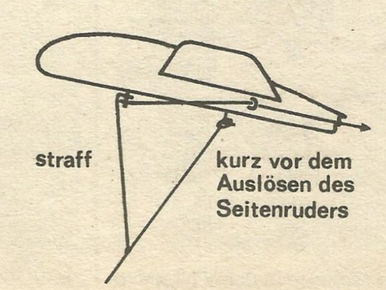
Auswertung

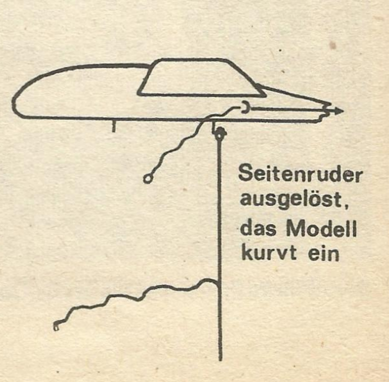
Mit einer Rekordteilnehmerzahl (96) demonstrierten die Schülermeisterschaften die ausgezeichnete Entwicklung des Flugmodellsports im Schülerbereich. Im kommenden Jahr wird auch die Klasse F1A-S voll besetzt sein. Daneben wird erstmals die Klasse F1C-S, Motorflugmodell „Sputnik“, ausgeschrieben.

Die Qualität der Modelle hat sich erhöht, und die Schüler beherrschen ihre Modelle immer besser. Auch die Selbständigkeit der Schüler hat sich mit Verbannung der Betreuer hinter die Vorstartlinie gut entwickelt. Die Entwicklung ist also insgesamt positiv.

Bei den Ergebnissen ist das ausgezeichnete Abschneiden der Erfurter Bezirksdelegation auffallend. Einige werden das auf die bessere Starttechnik zurückführen. Sie hatte zwar Einfluß, den Ausschlag aber gab die ausgezeichnete Vorbereitung der gesamten Mannschaft mit sehr sauber gebauten Modellen. Die Erfurter haben damit Maßstäbe gesetzt,







Polnisches Patrouillenboot

Jürgen Eichhardt

Alljährlich im Juli findet in Ückermünde die Haffwoche statt. Zu einer guten Tradition ist es geworden, daß an dieser regionalen Veranstaltung des Bezirkes Neubrandenburg Kampfschiffverbände der befreundeten sozialistischen Flotten im Ostseeraum teilnehmen. Dabei kommt es zu freundschaftlichen Begegnungen der Besatzungen der Kampfschiffe untereinander und mit den Bürgern von Ückermünde und Umgebung. Da das Oderhaff und besonders die Fahrrinne der Ücker bis hinein nach Ückermünde relativ flach sind, werden zu diesen Freundschaftsbesuchen vorwiegend kleinere Kampfschiffeinheiten (Schnellboote, kleine Minensucher und U-Jäger) befohlen. Im Jahre 1975 bestand der Verband der polnischen Seekriegsflotte aus einem kleinen U-Jäger vom Typ „Obluze" und einem modernen Patrouillenboot mit der taktischen Nummer 701. Beides sind Entwicklungen der erfolgreichen polnischen Schiffbauindustrie. In der Juni-Ausgabe 1977 der polnischen Zeitschrift „Morze" (Das Meer) wurde der Typ des Patrouillenbootes vorgestellt. Die kleinen U-Jäger der „Obluze"-Klasse haben eine Länge von etwa 42 m. Demgegenüber wurden für die Entwicklung des vorliegenden Modellplanes des Patrouillenbootes folgende geschätzte Maße festgelegt:

Länge über alles: 29,50 m
Breite über alles: 5,56 m
Tiefgang: 1,32 m

Die Höchstgeschwindigkeit dieser Boote dürfte 25 kn betragen.

Die recht einfachen Formen von Rumpf und Aufbauten ermöglichten die Entwicklung als Modellplan für Anfänger des vorbildgetreuen Schiffsmodellbaus. Nach dem Modellplan sollten Schüler arbeiten, die schon beim Bau von einigen einfachen Motorbootmodellen erste Erfahrungen gesammelt haben.

Die Pläne von einfachen Bootsmodellen enthalten in der Regel ausführliche textliche Bauhinweise. Wir möchten aber auf technologische Erläuterungen dieses Modellplans verzichten, weil es beim vorbildgetreuen Modellbau wegen der Vielzahl von oft winzigen Einzelteilen nicht mehr möglich und für den fortgeschrittenen Modellbauer auch gar nicht mehr nötig ist, für das ganze Modell und für jedes kleine Detail eine Technologie zu erstellen. Außerdem sind die Baumethoden auf Grund der unterschiedlichen materiellen und maschinellen Voraussetzungen zu vielfältig. Dieser Modellplan beschränkt sich deshalb auf die maßstabsgerechte Darstellung des äußeren Aussehens eines real existierenden Schiffes.

Der fortgeschrittene Modellbauer soll es lernen, von Fall zu Fall die günstigste Bauweise für den Rumpf, für jedes Einzelteil usw. zu wählen. In diesem Sinne wurde der vorliegende Modellplan stark stilisiert. Die Maßverhältnisse stimmen mit dem Original überein, so daß vorbildnahe Modelle entstehen. Der Einsatz der Modelle ist in den Klassen EK und F2-B möglich. Das Modell müßte in der Klasse F2-B im Maßstab 1:25 gebaut werden. Es liegt in diesem Maßstab mit 1,18 m Länge an der unteren Grenze dieser Klasse und verdrängt hierbei etwa 6,3 kp Wasser. Die Maße der Beilage der Zeitschrift müßten allerdings mit dem Faktor 3,2 multipliziert werden. Auch ist für den Maßstab 1:25 eine weitere Detaillierung nötig und angebracht. Wertvolle Anregungen dazu geben die Reihe „Details am Schiffsmodell" und andere gut detaillierte Modellpläne.

An den EK-Start kann das Modell bereits im Maßstab 1:40 gebracht werden. Es wiegt hier 1,5 kp und ist 0,738 m lang. Die 50-m-Strecke der Klasse EK müßte in etwa 23 Sekunden überwunden sein. Natürlich kann man das Modell auch für die Klasse EK im Maßstab 1:25 bauen. Man hat den Vorteil, daß das Modell nur etwa 18 Sekunden auf der Meßstrecke ist. Für den Maßstab 1:40 sind die Maße der Beilage zu verdoppeln. Vom Zentralvorstand der GST, Abt. Modellsport, 1272 Neuenhagen, können Lichtpausen des Planes in der gezeichneten Größe (1:40) bezogen werden. Postkarte mit Kennwort: Bauplanversand. Wer diese Blätter hat, multipliziert für den Maßstab 1:25 alle Maße mit 1,6.

Der Rumpfbau ist für die herkömmlichen Schicht- und Spantbauweisen ebenso geeignet wie für die schnellere Herstellung der Rümpfe aus glasfaserverstärktem Polyesterharz in einer Negativform. Einer Arbeitsgemeinschaft oder Sektion kann man z. B. empfehlen, zuerst mehrere Rümpfe in der „Kiel-oben-Bauweise" herzustellen. Von diesen wird der gelungenste Rumpf als Mustermodell für die Anfertigung der Negativform aus Gips benutzt. Die Form des Rumpfes mit seinen schrägen, nach oben breiter werdenen Bordseiten gestattet die Herstellung der Plastrümpfe aus einem Stück.

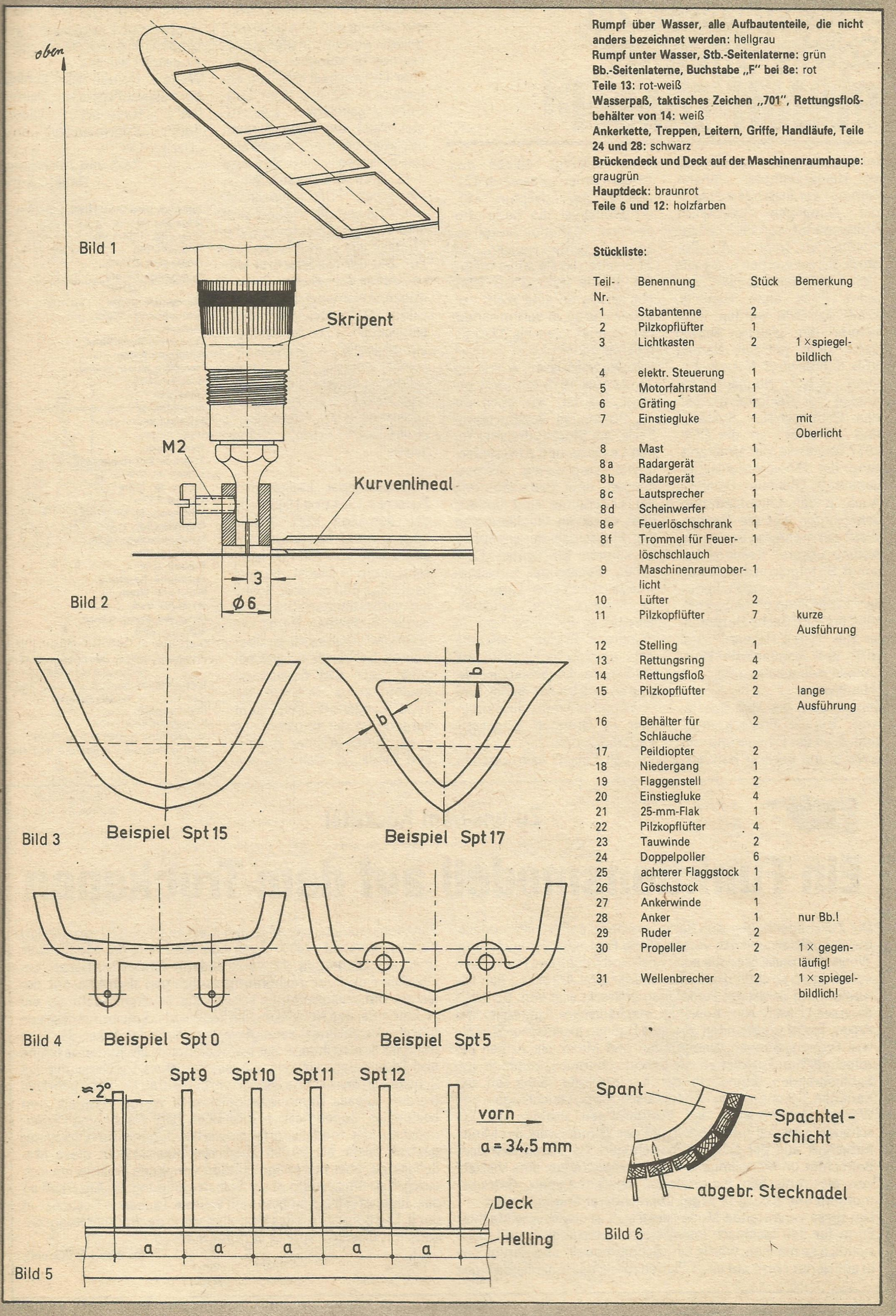
Der Bau des Rumpfes beginnt bei der „Kiel-oben-Bauweise" in unserem Fall mit der Herstellung des Decks. Die beim Original ohnehin nur schwach ausgebildete Balkenbucht wurde beim Anfängerplan außer acht gelassen. Unser Oberdeck ist demzufolge eine ebene Fläche. Es wird einschließlich der umlaufenden Scheuerleiste aus 2,5 mm (1:40) starkem Sperrholz ausgesägt. Danach wird der abnehmbare Teil des Decks aufgerissen und ebenfalls mit der Laubsäge herausgearbeitet. Im Generalplan wurde eine Möglichkeit gestrichelt angedeutet. Durch die Öffnung im Deck muß man auf jeden Fall bequem an die Einbauten im Rumpf (Ruder- und Propellerwellenlager, Motoren, Stromquellen, Empfänger, Rudermaschinen usw.) gelangen. Um ein Verziehen des Rumpfes zu verhindern, ist es u. U. nötig, eine oder mehrere etwa 15 mm breite Stege in Querschiffsrichtung stehenzulassen. Das geschieht am sinnvollsten an Stellen, wo sowieso Spanten sitzen (Bild 1).

Das Deck wird nun mit seiner Oberseite nach unten auf ein ebenes Hellingbrett (Spanplatte) genagelt. Die Nägel sollten nicht zu groß sein und so weit wie möglich am Rand des Decks eingeschlagen werden. Die nächste Arbeit ist das Aufzeichnen und Aussägen der Spanten. Hierbei ist zu beachten, daß die Spantenrisse der Modellpläne immer (im Gegensatz zu den Modellbauplänen) die Form des fertigen Rumpfes darstellen. Wir müssen deshalb beim Aufzeichnen der Spanten die Leistenstärke der Beplankungsleisten plus eventuelle Spachtel- und Farbschichten abziehen; die Spanten also etwas kleiner aussägen. Für den Maßstab 1:40 sollte die Beplankung 2 mm und im Maßstab 1:25 3 mm dick sein. Das trifft allerdings nur zu, wenn die Abstände der Spanten 34,5 (1:40) bzw. 55,2 mm (1:25) betragen und wenn die Spanten sorgfältig aufgerissen und ausgesägt werden, wenn es also nicht erforderlich wird, den Rumpf stark zu schleifen.

Man kann das Kleinerzeichnen der Spanten erreichen, indem man den Betrag der Leistenstärke an recht vielen Stellen entlang der Kurve des entsprechenden Spants nach innen trägt und diese Punkte mit einem Kurvenlineal verbindet. Das ist sehr mühevoll. Besser ist folgende Methode: Man verwendet dazu am besten einen Skribent-Tuschefüller o. ä. Für den unteren Schreibkegel dreht man eine kleine Buchse. Der Durchmesser der Buchse beträgt für eine Beplankungsstärke von z. B. 3 mm dann 6 mm (Bild 2). Die Spanten werden mit schwarzer Ausziehtusche auf Trans-

parentpapier gezeichnet. Zuerst wird z. B. bei einem Spant die Bb.-Seite aufgerissen. Das Kurvenlineal wird von außen genau an die Linie laut Spantenriß angelegt. Zieht man nun mit diesem „Röllchenanschlag" am Lineal entlang eine Linie, dann entsteht genau die Form, die wir aussägen müssen. Man zeichnet gleichzeitig bei der ersten Bordseite die MS-Linie und die KWL mit. Dann klappt man das Blatt um und zeichnet die Stb.-Seite auf gleiche Weise. Die Oberdeckslinie entnimmt man am besten dem Linienriß oder der Seitenansicht. Die Höhe der Spanten ist ja auf Grund der Decksschräge unterschiedlich. Die einzelnen Spanten sollten aus Gewichtsgründen, aber in der Hauptsache wegen der Einbauten „leer" ausgeführt werden. Dabei ist zu beachten, daß an den Stellen, wo das Deck abgenommen wird, die Spanten U-förmig und sonst ringförmig gestaltet werden (Bild 3). Die Breite (b) ist für den Maßstab 1:40 etwa 10 mm und für 1:25 etwa 15 mm einzuhalten. Auch sollten die „Augen" für die Montage der Stevenrohre vorgesehen werden (Bild 4). Am Spant 0 ist es z. B. möglich, daß sogenannte „Außenaugen" für die Montage der Propellerwellen vorgesehen werden. Diese werden dann später entfernt; ebenso die überlangen Propellerwellen gekürzt. Die Spanten, welche an einem Deckssteg sitzen, werden auch ringförmig ausgeführt. Es ist auch möglich, alle Spanten erst als „Ringe" auszusägen, man kann die störenden „Decksbalken" dann am fertig beplankten Rumpf entfernen. Die Ecken der Ausschnitte in den Spanten sollten aus Festigkeitsgründen rund sein.
Bei einem Modell im Maßstab 1:40 ist es wegen des geringen Abstandes der Spanten nicht nötig, daß alle Spanten aufgestellt werden. Es genügt vollkommen, wenn z. B. die Spanten 1, 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, 17, 19, 20 und der Spiegel verwendet werden. Der Spantenabstand ist dann 2 × 34,5 mm; also 69 mm (außer Spt 19—Spt 20 und Spt 1—Spiegel!). Die Abstände der Spanten sind genau einzuhalten. Man sollte den Abstand jedes Spants vom Spant 0 errechnen und auch so anreißen. Für die Spanten eignet sich gut 5—6 mm starkes Sperrholz. Der Spant 20 bleibt stets voll. An ihm wird nach dem Beplanken der Bugklotz angeleimt.
Die auf Transparentpapier aufgerissenen Spanten werden zum Aussägen direkt auf das Sperrholz geleimt. Der Kleber braucht unter dem Transparentpapier eine besonders lange Trockenzeit!
Nach dem Aussägen und Verputzen der Spanten werden diese an das Deck geleimt. Dabei ist auf drei Dinge besonders zu achten: Erstens müssen die Spanten auf der MS-Linie genau fluchten. Haben wir genau gearbeitet, dann sind die Abstände zur Außenkante Deck Bb. und Stb. gleich. Ferner ist zu beachten, daß die Spanten 0—10 vor den entsprechenden Spantebenen (laut Linienriß) und die Spanten 11—20 hinter den Spantebenen versetzt angeleimt werden (Bild 5). Als drittes ist darauf zu achten, daß die Spanten beim Beplanken mit den ersten Leisten eine leichte Neigung (etwa 2 Grad) nach hinten erhalten. Die 2 Grad entsprechen der Neigung des Decks zur Richtung der KWL. Diese Maßnahme ist nötig, damit die Spanten im Modell senkrecht zur KWL stehen und keine Verzerrung der Rumpfform eintritt. Fällt dieser Fehler in unserem Fall bei 2 Grad nicht besonders auf, so können doch bei einem anderen Modell mit mehr „Neigung" des Hellingbrettes (bei größerem Deckssprung) erhebliche Formverzerrungen des Rumpfes entstehen.
Mit dem Beplanken beginnt man am besten vom „Kiel" aus. Wechselseitig werden immer mehrere Leisten, ohne vorgebogen zu sein, mit abgebrochenen Stecknadeln an die Spanten geheftet. Die Leisten werden dabei untereinander und gegen die Spanten geleimt. Sie können auch durchaus den rechteckigen Querschnitt behalten. Die keilförmigen Spalten, die besonders im Bereich der Kimm entstehen, werden mit Spachtelmasse ausgefüllt (Bild 6). Nach dem völligen Trocknen des Leims wird der Rumpf nun vorsichtig mit einem Schraubenzieher vom Hellingbrett gelöst. Der Rumpf stellt einen stabilen Kastenkörper dar, der dieses „Loshebeln" durchaus verträgt. Günstig ist es, wenn die Lage der Nägel (s. o.) außen auf dem Hellingbrett markiert wurde. Haben wir beim Beplanken mit Kleber auf Latex-Basis gearbeitet, so können wir nun den fertigen Rumpf innen und außen dick mit Duosan-Rapid ausstreichen. Der Alleskleber kann den Latex-Kleber nicht anlösen, und es kommt demzufolge nicht zum Verziehen des Rumpfes. In den vielen gewaltsam gebogenen Holzleisten steckt noch eine ganze Zeit „innere Spannung". Wer seinen Leistenrumpf völlig vor den Einflüssen des Wassers schützen will, kann drei Wege gehen. Er kann das rohe Holz der Beplankung mit dünnflüssigem Polyester- oder Epoxydharz tränken. Er kann weiterhin den Rumpf außen mit einer Lage Glasseidengewebe plus Polyesterharz beschichten. Die dritte und beste Möglichkeit ist es, innen und außen eine Lage Polyesterharz plus Gewebe aufzubringen.
Nach dem Trocknen dieser ganzen Beschichtung wird der Rumpf mehrfach gespachtelt und nach den ersten Spachtellagen erst grob, mit den letzten aber auch ganz fein geschliffen. Dabei muß man darauf achten, daß die Scheuerleiste nicht beschädigt wird. Schleift man also im Bereich der Scheuerleiste, so darf man das Sandpapier nicht um den Schleifklotz ganz herum legen. Es ist günstig, wenn eine Fläche ohne Sandpapier bleibt und dieses an den Klotz mit kleinen Nägeln angenagelt wird. Etwas größer als nötig werden danach zwei Langlöcher an den Stellen in die Außenhaut eingearbeitet, wo etwa die Stevenrohre durch die Beplankung ragen. Die Stevenrohre werden eingesteckt, axial ausgerichtet und in den „Augen" verleimt. Die grob ausgearbeiteten Langlöcher werden nun mit Holzkitt ausgefüllt, anschließend ebenfalls gespachtelt und geschliffen. Auch im Rumpf kann man mittels Holzkitt einen festen Verbund zwischen diesem und den Stevenrohren usw. herstellen.
Die Ruderkoker sollten aus nichtrostendem Metall oder Plast hergestellt sein und über die KWL ragen. Die Lage der Stevenrohre ist im Plan bis an die Grenze des Vertretbaren schräg angestellt. Dadurch ist es möglich, die Antriebsmotoren weiter achtern anzuordnen.
Als nächste Arbeit sägen wir das abnehmbare Deck aus und passen es ein. Breite Leistenstücke leimen wir zur Hälfte unter die Innenkanten des Decks. Auf diesem Rand liegt dann der „Deckel" auf. An mehreren Stellen leimen wir noch zusätzlich kleine Holzklötzchen unter. Hier werden Löcher für kleine Senkkopf-Holzschrauben gebohrt, die den „Deckel" halten.
Der Einbau der Motorlager und der Halterungen für Batterien usw. muß nach den Gegebenheiten erfolgen. Für ein EK-Modell ist es zum Beispiel nötig, eine möglichst spiellose Ruderjustierung und einen Zeitschalter vorzusehen.
Der Aufbau der Brückenkonstruktion ist einfach und geht aus den Zeichnungen eindeutig hervor. 1-mm-Sperrholz, welches innen in den Ecken und diagonal über große Flächen durch Holzleisten ausgesteift wird, dürfte ausreichen. Überhaupt sollte man bei jedem Teil darauf bedacht sein, alles so leicht wie möglich auszuführen. Es ist für das Fahrverhalten des Modells besser, wenn es für den erforderlichen Tiefgang unten im Rumpf noch Bleigewichte erhalten muß, als daß das Modell im Rohbau schon zu schwer ist. Nach dem Einsetzen des Ankerfallrohres wird der Rumpf mehrmals mit Alkydharzlack gestrichen, besser gespritzt.

Quellen:
Fotos aus dem Archiv des Kam. Hellmut Kanetzki
Poln. Zeitschrift „Morze" (Versch. Jahrg.)



Rumpf über Wasser, alle Aufbautenteile, die nicht anders bezeichnet werden: hellgrau
Rumpf unter Wasser, Stb.-Seitenlaterne: grün
Bb.-Seitenlaterne, Buchstabe „F" bei 8e: rot
Teile 13: rot-weiß
Wasserpaß, taktisches Zeichen „701", Rettungsfloßbehälter von 14: weiß
Ankerkette, Treppen, Leitern, Griffe, Handläufe, Teile 24 und 28: schwarz
Brückendeck und Deck auf der Maschinenraumhaupe: graugrün
Hauptdeck: braunrot
Teile 6 und 12: holzfarben

Stückliste:

Teil-Nr.	Benennung	Stück	Bemerkung
1	Stabantenne	2	
2	Pilzkopflüfter	1	
3	Lichtkasten	2	1 × spiegelbildlich
4	elektr. Steuerung	1	
5	Motorfahrstand	1	
6	Gräting	1	
7	Einstiegluke	1	mit Oberlicht
8	Mast	1	
8 a	Radargerät	1	
8 b	Radargerät	1	
8 c	Lautsprecher	1	
8 d	Scheinwerfer	1	
8 e	Feuerlöschschrank	1	
8 f	Trommel für Feuerlöschschlauch	1	
9	Maschinenraumoberlicht	1	
10	Lüfter	2	
11	Pilzkopflüfter	7	kurze Ausführung
12	Stelling	1	
13	Rettungsring	4	
14	Rettungsfloß	2	
15	Pilzkopflüfter	2	lange Ausführung
16	Behälter für Schläuche	2	
17	Peildiopter	2	
18	Niedergang	1	
19	Flaggenstell	2	
20	Einstiegluke	4	
21	25-mm-Flak	1	
22	Pilzkopflüfter	4	
23	Tauwinde	2	
24	Doppelpoller	6	
25	achterer Flaggstock	1	
26	Göschstock	1	
27	Ankerwinde	1	
28	Anker	1	nur Bb.!
29	Ruder	2	
30	Propeller	2	1 × gegenläufig!
31	Wellenbrecher	2	1 × spiegelbildlich!

Miniaturmodelle (24)
Stückgutfrachter
Rudolf Diesel

Im Gründungsjahr der DDR lag der kleine Dampfer „Johann Ahrens" zur Instandsetzung in der damaligen Staatswerft Stralsund. Er war 1903 bei der ehemaligen Neptun AG Rostock gebaut worden und sollte 1950 unter dem Namen „Vorwärts" das erste Handelsschiff der DDR werden. 1954 lieferte der gleiche Betrieb unter dem jetzigen Namen VEB Schiffswerft Neptun Rostock als erste Neubauten für unsere Hochseeflotte die beiden Dampfschiffe „Rostock" und „Wismar" an die DSR. 1957 folgte die mit Unterstützung der Pionierorganisation gebaute „Thälmann-Pionier". Auch in den folgenden zwei Jahrzehnten war die Neptun-Werft mit mehreren Serien am Aufbau unserer Reederei beteiligt. So folgten in den Jahren 1961 bis 1965 acht Einheiten des Typs „Framo" (Albatros), 1966 bis 1967 sechs Holzfrachter des Typs „Hellerau" und 1972 drei kombinierte Holz-Container-Frachter vom Typ „Neuhausen".
Seit 1975 ist der VEB Schiffswerft Neptun Rostock maßgeblich an der Erneuerung und Erweiterung unserer Handelsflotte beteiligt. Neben den beiden Serien „Poseidon 471" (Aken) und „Neptun 421" (Pritzwalk) ist die Serie „Poseidon 271" (Rudolf Diesel) besonders bemerkenswert. Mit 21 Schiffen ist sie zahlenmäßig der größte Auftrag der DSR, der jemals an eine Werft vergeben wurde. Er soll im laufenden Fünfjahrplan bis 1980 erfüllt werden.
Die „Rudolf Diesel" wurde am 30. August 1975 in Dienst gestellt. Sie ist, wie auch die nachfolgenden Schiffe dieser Serie, als Stückgutfrachter für den Levante- und Afrikaliniendienst vorgesehen. Abmessungen und Bauausführung der Laderäume sind optimal dem variablen Frachtangebot der Einsatzgebiete angepaßt. Es können Stückgüter, Container, Fahrzeuge, Industrieanlagen bis zu einer Länge von 18 Metern, Erze, landwirtschaftliche Produkte und in kleinerem Umfang gekühlte Güter transportiert werden. Als bordeigene Umschlageinrichtungen besitzt das Schiff fünf 8-t-Wippdrehkrane, die einzeln oder in Gruppen eingesetzt werden können.
Für den Einsatz in tropischen Gebieten ist besonderer Wert auf Lüftung und Klimatisierung gelegt worden. In den Laderäumen ist stündlich ein 25facher Luftwechsel möglich. Ein Laderaum ist mit einer Lufttrocknungsanlage ausgerüstet. Auch der Kühlladeraum gestattet bei Raumtemperaturen zwischen – 20 Grad C und + 12 Grad C stündlich einen vierfachen Frischluftwechsel. Alle Arbeits- und Wohnräume sind an eine vollautomatische Klimaanlage angeschlossen.
Zur Zeit der Niederschrift waren außer der „Rudolf Diesel" folgende Namen des Typs „Poseidon 271" bekannt: „Fürstenwalde", „Luckenwalde", „Cunewalde", „Eichwalde", „Liebenwalde", „Schönwalde", „Mittenwalde", „Geringswalde", „Arendsee", „Blankensee", „Fleesensee", „Kölpinsee" und „Müggelsee".

Hafenschlepper „Langenort"
Zwischen 1964 und 1969 stellte der damalige VEB Lotsen-, Bugsier- und Bergungsdienst eine Reihe von 750-PS-Hafenschleppern in Dienst, die noch heute das Bild unserer Seehäfen mitbestimmen. Die ersten beiden Einheiten, „Peez" und „Dierkow", haben einen überhöhten Schornstein, gleichen sonst aber den danach gebauten sechs Schiffen des Typs „Langenort". Ihre Hauptaufgabe ist der Bugsierdienst in den Häfen Wismar, Rostock und Stralsund. Daneben sind sie für Bergungs- und Feuerlöscharbeiten ausgerüstet und können als Hafeneisbrecher eingesetzt werden.
Weitere Namen von Schleppern dieses Typs sind: „Palmer Ort", „Rosenort", „Oldendorf", „Krummendorf" und „Darßer Ort".

Text und Zeichnung: Detlef Lexow

Technische Daten (Rudolf Diesel):
Länge ü. a.: 120,50 m
Breite a. Sp.: 17,64 m
Tiefgang: 6,39 m
Tragfähigkeit: 4152 tdw
Vermessung: 3453 BRT
1887 NRT
Dienstgeschw.: 16,3 kn
Antriebsleistung: 7200 PS
Besatzung: 39 Pers.
Farbangaben (Rudolf Diesel):
Rumpf unter Wasser: grün
Rumpf über Wasser: hellgrau
Aufbauten: weiß
Decks: grün
Schornstein: gelb, blau-rot-blaues Band
Krane und Masten: gelb
Luken: hellgrau
Boote: orange
Technische Daten (Langenort):
Länge ü. a.: 26,43 m
Breite a. Sp.: 7,60 m
Tiefgang: 3,59 m
Vermessung: 132 BRT
Freifahrtgeschw.: 11,5 kn
Maschinenleistung: 750 PS
Besatzung: 8 Pers.
Pfahlzug: 11 Mp
Farbangaben (Langenort):
Rumpf unter Wasser: rot
Wasserpaß: weiß
Rumpf über Wasser: schwarz
Aufbauten: weiß
Decks: grün
Schornstein: schwarz, blau-rot-blaues Band mit Reedereizeichen (s. Bauplan)
Reedereizeichen: blaues B und blauer Ring in weißem Zahnkranz
Quellenangaben:
Seewirtschaft 9 (1977) S. 8
Marinekalender der DDR 1973, 74, 77–79
Schiffstypenkatalog. VVB-Schiffbau, Teil 2, Ausg. 1969

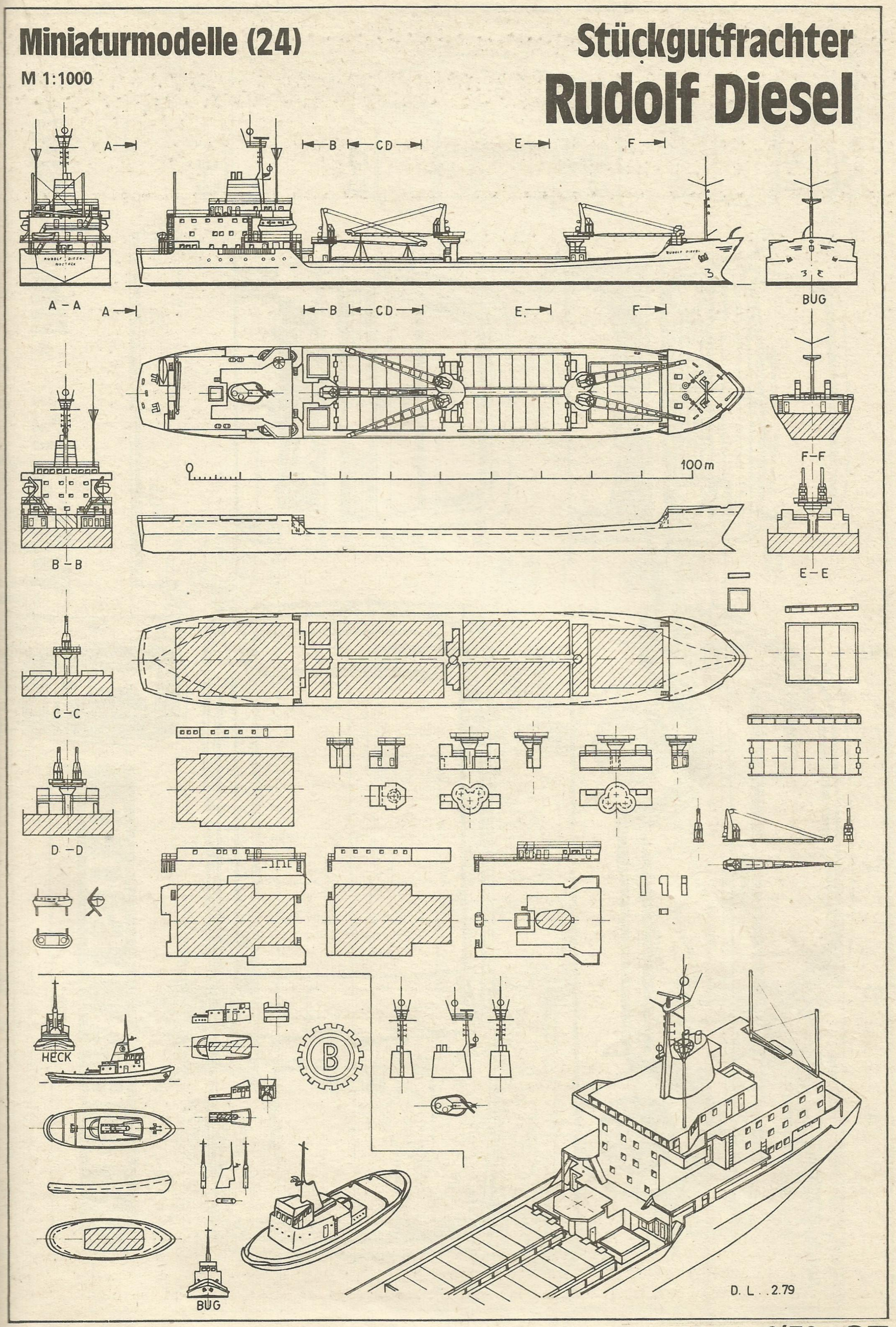


Zu unserem Rücktitel

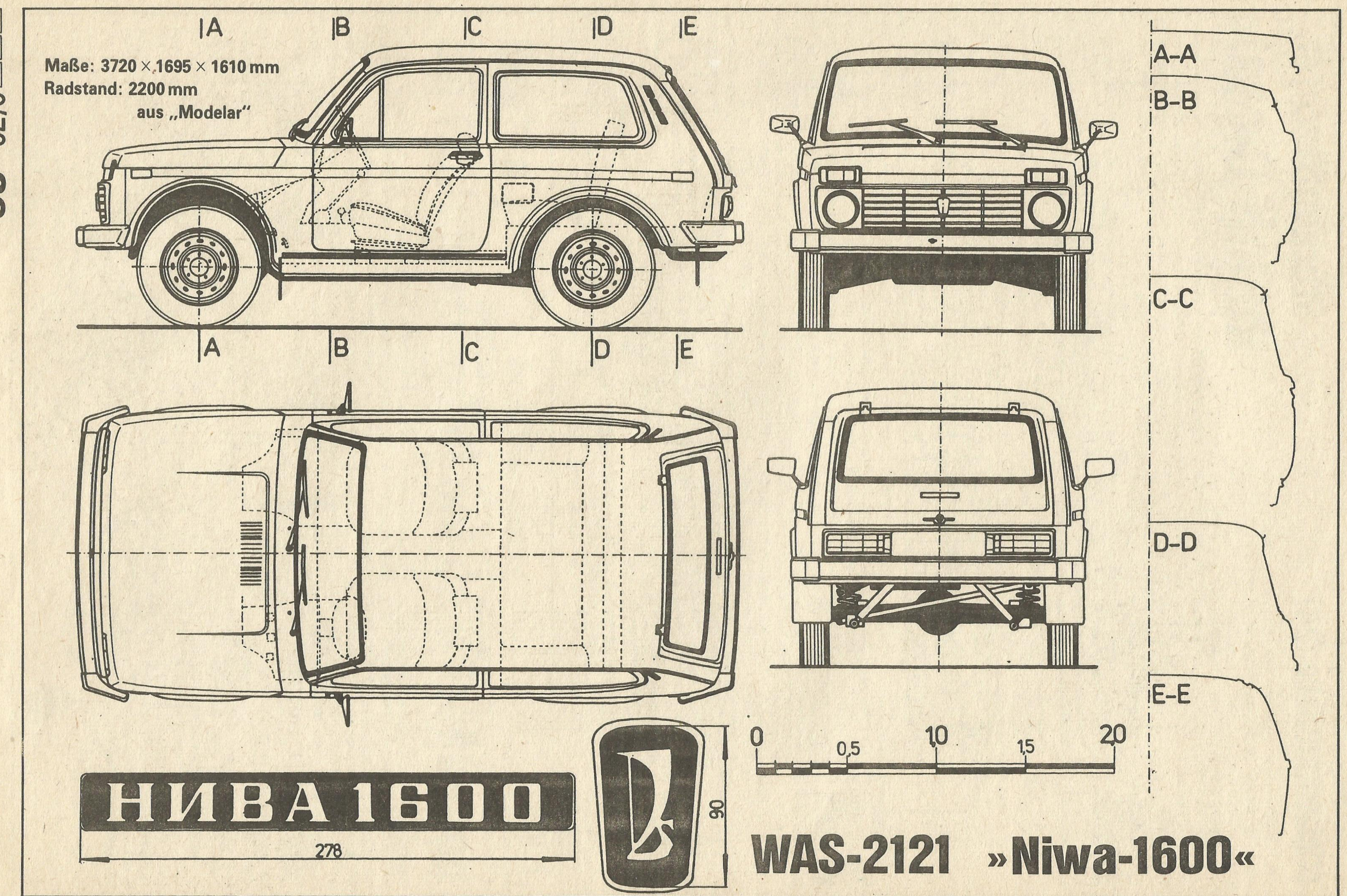
Ein Funktionsmodell auf dem Trockenen

Die Zuschauer haben sich daran gewöhnt, daß Schiffsmodelle, durch Funk ferngelenkt, verschiedene Fahrmanöver ausführen. Wenn aber diese Modelle auch noch vorbildgetreue Funktionen vollbringen, so stellt das immer wieder eine Attraktion dar. Die Ausführung derartiger Funktionen erstreckt sich vom Schalten diverser Lichter, vom Bewegen mechanischer Aggregate wie Anker, Radar und Winden über das Ertönen akustischer Signale wie Typhon, Sirenen, Dampffeifen und Musik bis zu den pyrotechnischen Funktionen wie Schornsteinrauch, Imitation von Schiffsbränden, Einnebeln der Kampfschiffe, Schießen der Kanonen, Sprengen von Minen, Abschuß von Leuchtkugeln und Wasserbomben. Nach den Vorführungen strömen die Zuschauer jedesmal zum Modell, um das Wunderwerk der Miniaturtechnik aus der Nähe zu besichtigen. Da bieten sich dem Betrachter im Modellinneren dicke Kabelstränge, eine Vielzahl von elektronischen Baugruppen, Relais, Lampen, Getriebemotoren und Akkus, in kaum übersehbarer Enge montiert.
Um diese verwirrende Modellelektronik in etwas vereinfachter Form für den technisch Interessierten verständlich und übersichtlich zu machen, wurde ein „Schnittmodell" angefertigt, das in stilisierter Form auf einer Plattenebene das Innenleben eines Funktionsmodells, wie es in den Klassen F6 und F7 zum Einsatz kommt, darstellt. Jeder Zuschauer hat nun die Möglichkeit, über ein Steuerpult 12 verschiedene Modellfunktionen anzuwählen und zur Ausführung zu bringen (Farbfoto auf der letzten Umschlagseite). Es können die Schiffsbeleuchtung mit Lichterkette, das Nebelhorn, die Feuer- oder Entwarnungssirene und die Alarmklingel betätigt werden. Auch der Anker, der Kran mit dem Schlauchboot, der Antriebsmotor, die Rudermaschine und Radaranlage sowie das Aussetzen eines Tauchers und das Schwenken der Kanone können vorbildgetreu in Aktion gebracht werden. Dieses Demonstrationsmodell wurde erstmals zum Nationalen Jugendfestival der DDR 1979 im Berliner Friedrichshain der modellsportbegeisterten Jugend zur Verfügung gestellt. Mehr als 20000 Zuschauer besichtigten diese Modellanlage, aber nur einige hundert von ihnen erkämpften sich einen Platz am Steuerpult zur Selbstbetätigung. Im Anschluß an das Jugendfestival konnten sich weitere Tausende Besucher in der II. Leistungsschau des Modellsports in der Berliner Kongreßhalle mit diesem Exponat vertraut machen.

Gerhard Scherreik

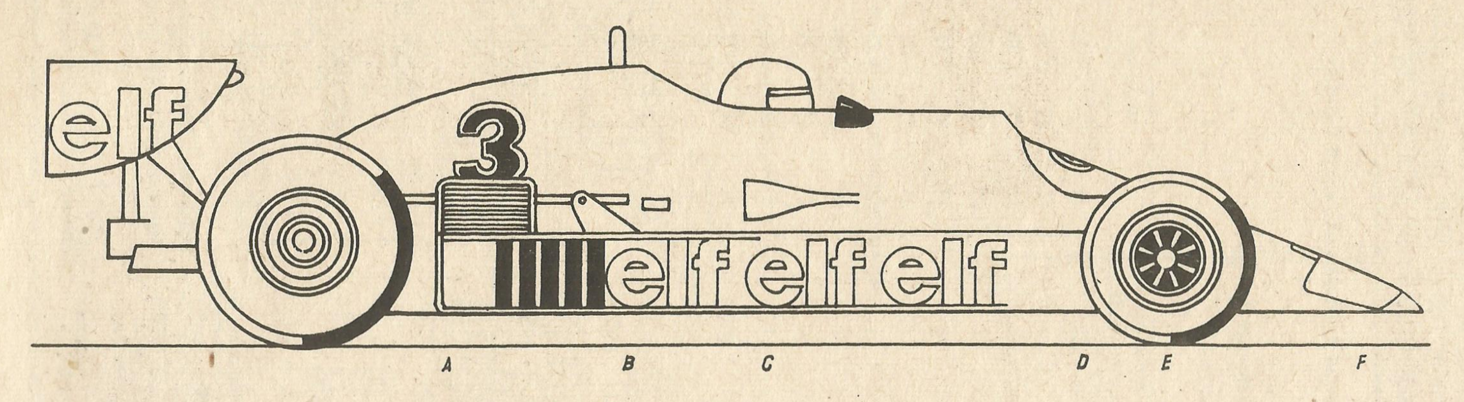


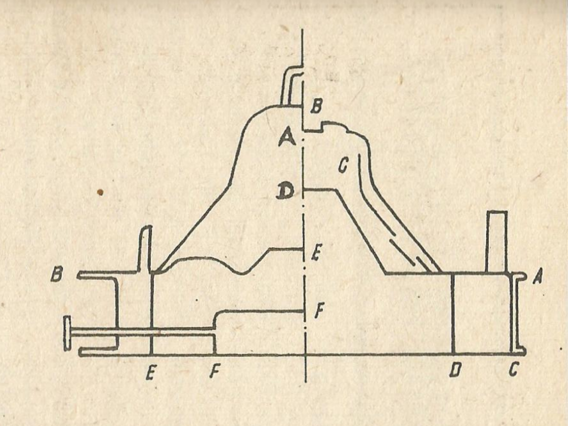
Miniaturmodelle (24)
M 1:1000
Stückgutfrachter
Rudolf Diesel
A
B
CD
E
F
A – A
BUG
B – B
F – F
E – E
C – C
D – D
100 m
HECK
BUG
B
D. L. . 2.79


Maße: 3720 × 1695 × 1610 mm
Radstand: 2200 mm
aus „Modelar"
A
B
C
D
E
A-A
B-B
C-C
D-D
E-E
0
0,5
1,0
1,5
2,0
НИВА 1600
278
90
WAS-2121 »Niwa-1600«

SRC-Modelle 1:24

Tyrrell 008





Radstand des Modells: 112 mm
Zeichnung: Andreas Frenzel

Elektronischer Rundenzähler mit geringem Aufwand

Einleitung

Es wird ein elektronischer Rundenzähler für Autorennbahnen beschrieben. Der Zähler kann für beliebig viele Spuren aufgebaut werden. Die Anzeige erfolgt für jede Spur über vier Kleinglühlampen. Drei dieser Lampen signalisieren die letzten drei Runden jedes Rennens. La1 leuchtet nach der drittletzten Runde auf, La2 nach der vorletzten. Nach der letzten Runde leuchtet La3 auf und zeigt praktisch das Ende des Rennens für den jeweiligen Fahrer an. Zusätzlich kann noch La4 vorgesehen werden. Diese Lampe wechselt nach jeder Runde ihren Leuchtzustand, sie blinkt also praktisch im Rhythmus des Durchfahrens der Lichtschranke. Mit Hilfe von La4 erkennt man, ob Lichtschranke und Zähler arbeiten.

Vor jedem Rennen kann eine bestimmte Rundenzahl vorgewählt werden. Das geschieht durch einen kurzen Druck auf eine Taste. Die maximal mögliche Rundenzahl liegt bei 15 Runden. Im Mustergerät wurden drei Tasten für die Rundenzahlen 5, 10 und 15 Runden vorgesehen.

Schaltung

Die Schaltung (Bild 1) besteht aus dem Vorverstärker mit Impulsformung, dem Zähler mit Dekodierung und der Anzeige. Auf das Anschließen der Taster zum Vorwählen der Rundenzahlen wird später eingegangen. Der Vorverstärker hat die Aufgabe, den vom Fototransistor FT kommenden Strom zu verstärken und anschließend in Rechteckimpulse umzuformen. Diese Impulse gelangen dann an den Eingang der Zählschaltung. Diese besteht aus vier flankengetriggerten RS-Flip-Flops. Die Wirkungsweise dieser 2:1-Frequenzteiler kann gegebenenfalls in [1] oder [2] nachgelesen werden. Tabelle 1 zeigt die logischen Signalpegel, die nach jeder Runde an den Punkten Q1, Q2, Q3 und Q4 anliegen. Diese Pegel geben den binär kodierten Rundenstand an. Das gleiche Signal ist an den Punkten Q1 quer, Q2 quer, Q3 quer und Q4 quer in negierter Form vorhanden. Die Dekodierung erfolgt ebenfalls mit TTL-NAND-Gattern. La1 muß nach der 13. Runde aufleuchten, also wenn Q1 = H, Q2 = L, Q3 = H und Q4 = H ist. Das ist gleichbedeutend mit Q1 = Q2 quer = Q3 = Q4 = H. Die vier Eingänge des Gatters G11 sind deshalb mit Q1, Q2 quer, Q3 und Q4 verbunden. In gleicher Weise wurden auch die Anschlußpunkte von G12 und G13 ermittelt. Die Ausgangssignale von G11, G12 und G13 werden mit Transistoren verstärkt und den Lampen La1, La2 und La3 zugeführt. Die Dioden D1 und D2 dienen zum Entkoppeln des Lampenstromkreises von der Zählschaltung.

Anschließen der Taster

Wenn weniger als 15 Runden gefahren werden sollen, müssen die Zähler voreingestellt werden. Das geschieht für jede beliebige Rundenzahl durch kurzes Betätigen einer Taste. Durch diesen Knopfdruck wird eine bestimmte Anzahl von Runden „übersprungen". Die Anzeige der letzten drei Runden ändert sich deshalb nicht. Wird z.B. die Taste für fünf Runden gedrückt, so werden zehn Runden „übersprungen", und La1 leuchtet schon nach der dritten Runde auf.

Tabelle 2 zeigt, wie die Taster anzuschließen sind.

Netzteil

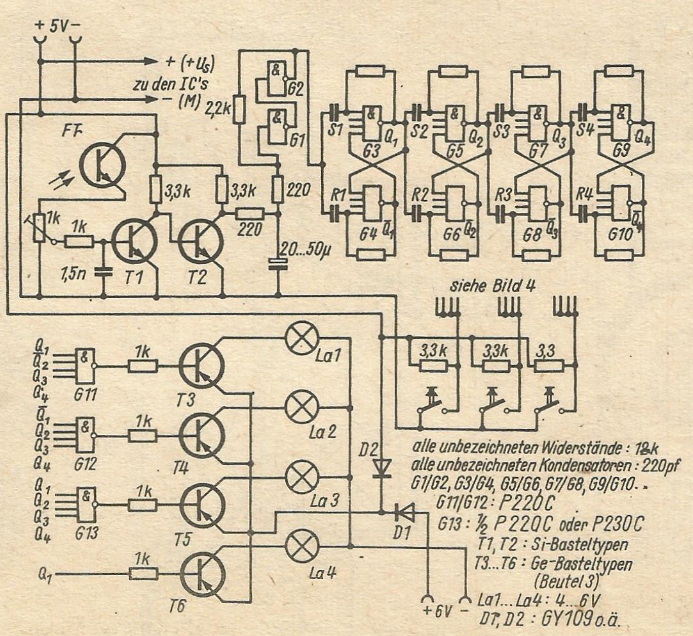
Das Netzteil (Bild 3) ist für vier Spuren dimensioniert. Es gibt zwei getrennte Spannungen ab. Die eine ist die stabilisierte

Tabelle 1: Signalpegel nach den einzelnen Runden

Rundenzahl	Q1	Q2	Q3	Q4
0	L	L	L	L
1	H	L	L	L
2	L	H	L	L
3	H	H	L	L
4	L	L	H	L
5	H	L	H	L
6	L	H	H	L
7	H	H	H	L
8	L	L	L	H
9	H	L	L	H
10	L	H	L	H
11	H	H	L	H
12	L	L	H	H
13	H	L	H	H
14	L	H	H	H
15	H	H	H	H

Tabelle 2: Anschlüsse der Taster

gewünschte Rundenzahl	Zähler beginnt bei Runde	Taster an			
5	10	R1	S2	R3	S4
6	9	S1	R2	R3	S4
7	8	R1	R2	R3	S4
8	7	S1	S2	S3	R4
9	6	R1	S2	S3	R4
10	5	S1	R2	S3	R4
11	4	R1	R2	S3	R4
12	3	S1	S2	R3	R4
13	2	R1	S2	R3	R4
14	1	S1	R2	R3	R4
15	0	R1	R2	R3	R4



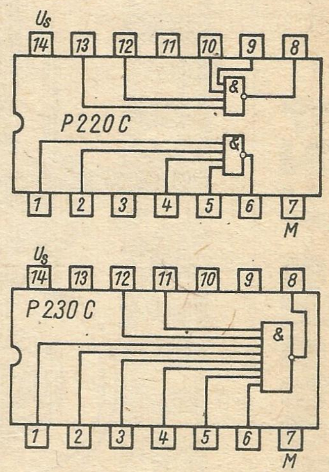


Bild 1: Stromlaufplan des Rundenzählers für eine Spur

Bild 2: Anschlußlage bei den benutzten Schaltkreisen

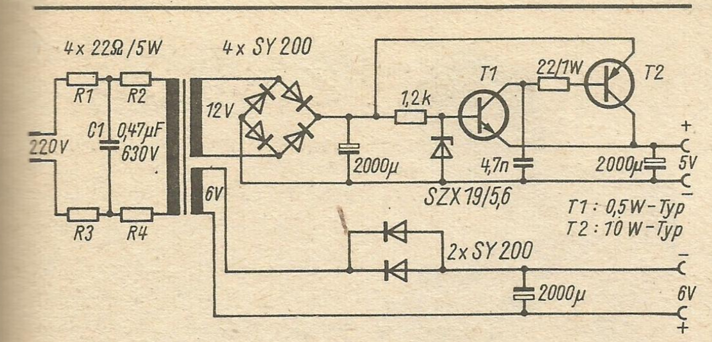


Bild 3: Stromlaufplan des Netzteils

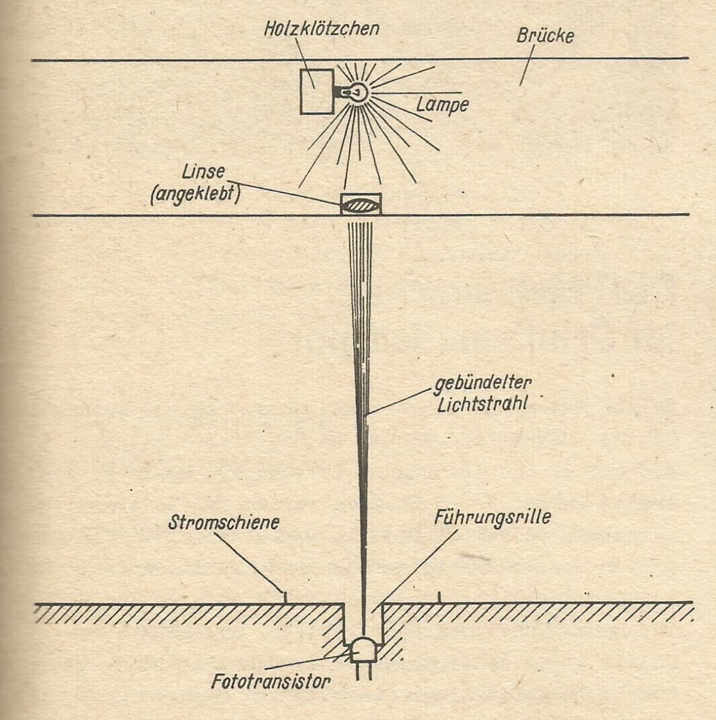


Bild 4: Anordnung der Lichtschranke

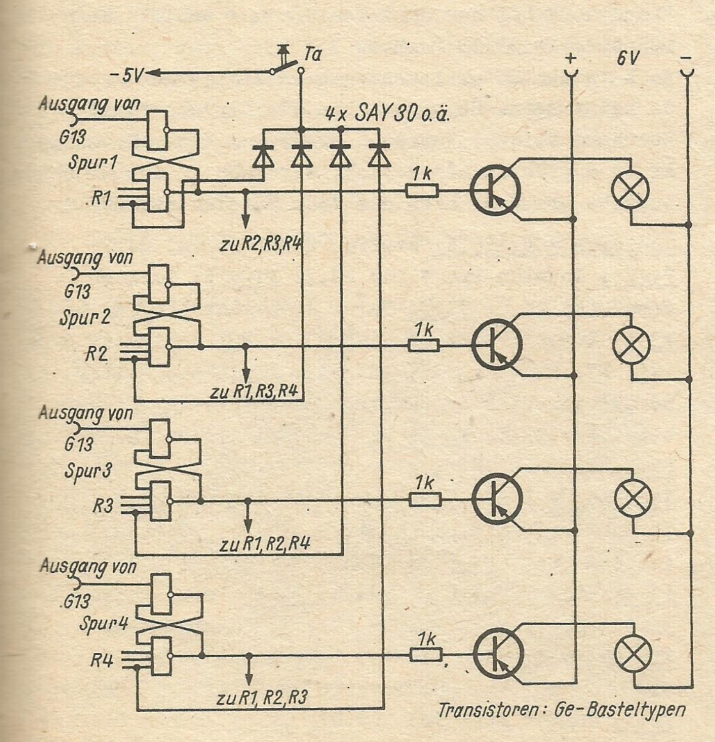


Bild 5: Stromlaufplan der Siegererkennung

Spannung für die Schaltkreise. Die andere Spannung von etwa 6 V ist für die Anzeigelampen vorgesehen. R1, R2, R3, R4 und C1 bilden ein Störspannungsfilter und sind gut isoliert einzubauen.

Lichtschranke

Die Lichtschranke besteht für jede Spur aus einem Fototransistor SP201c und einer Glühlampe (6 V oder 16 V). Die Fototransistoren sind unter der Führungsrille in der Schiene befestigt. Die Lampen befinden sich zusammen mit den notwendigen Linsen auf einer Brücke, die über alle vier Spuren reicht.

Als Linsen eignen sich sehr gut die Linsen in der blauen Fassung aus dem Optikbaukasten. Das ganze System Fototransistorlinse/Lampe muß sorgfältig einjustiert werden (Bild 4).

Erweiterungen

Eine nützliche Erweiterung wäre eine Schaltung (Bild 5), die feststellt und anzeigt, wer gewonnen hat. Das Kriterium hierfür ist das Aufleuchten von La3. Die Spur, bei der La3 zuerst aufleuchtet, hat gewonnen.

Zu jeder Spur gehört ein RS-Flip-Flop. Vor dem Rennen werden alle Flip-Flops durch Druck auf Ta zurückgesetzt. Sobald nun eine La3 aufleuchtet, schaltet der zugehörige Flip-Flop um und sperrt dabei die anderen Flip-Flops. Zu jedem Flip-Flop gehört eine Lampe, die das Umschalten und damit den Sieg der entsprechenden Bahn anzeigt.

Abschließende Hinweise

Es müssen unbedingt die Richtlinien für den Aufbau von Schaltungen mit TTL-Schaltkreisen beachtet werden.

1. Jeder Schaltkreis (außer Dekodierung) ist mit einem sogenannten Stützkondensator zu versehen. Dieser Kondensator sollte eine Kapazität von etwa 33 nF aufweisen und muß hochfrequenztauglich sein. In der Praxis kommen also nur Keramikausführungen in Frage. Diese Kondensatoren müssen parallel zu den Anschlüssen 7 und 14 (Masse und $+U_s$) gelegt und so kurz wie möglich mit diesen verbunden werden.

2. Als Masse- und Speisespannungszuleitungen sind kurze und dicke Kabel zu verwenden, die möglichst kreuz und quer (netzartig) zu verlegen sind.

3. Der Einbau in ein abgeschirmtes Gehäuse ist zu empfehlen. Die Zuleitung vom Emitter des Fototransistors sollte abgeschirmt sein.

Beachtet man alle diese Hinweise, so müßte die Schaltung auf Anhieb und störungsfrei arbeiten.

In der Sektion Automodellsport der GO Kolkwitz (Kreis Cottbus) arbeitet eine derartige Anlage seit einiger Zeit ohne Beanstandungen. Der Materialpreis eines Kanals der beschriebenen Anlage (ohne Netzteil) beträgt etwa 40 Mark.

Olaf Gutschker

Literatur:

[1] Jakubaschk, H.: Das große Schaltkreisbastelbuch, Militärverlag der DDR, Berlin 1978

[2] Kühn, E.; Schmied, H.: Integrierte Schaltkreise, VEB Verlag Technik, Berlin 1974

Berichtigung zum Beitrag „AM-Fernsteuersender mit teilintegrierter Kodierschaltung", mbh 3'79

Bild 1:

D4 ist umzupolen; Lötverbindung zwischen C5, C6 und R20 herstellen

Bild 6:

Leiterzüge am oberen Platinenrand wurden nicht abgedruckt

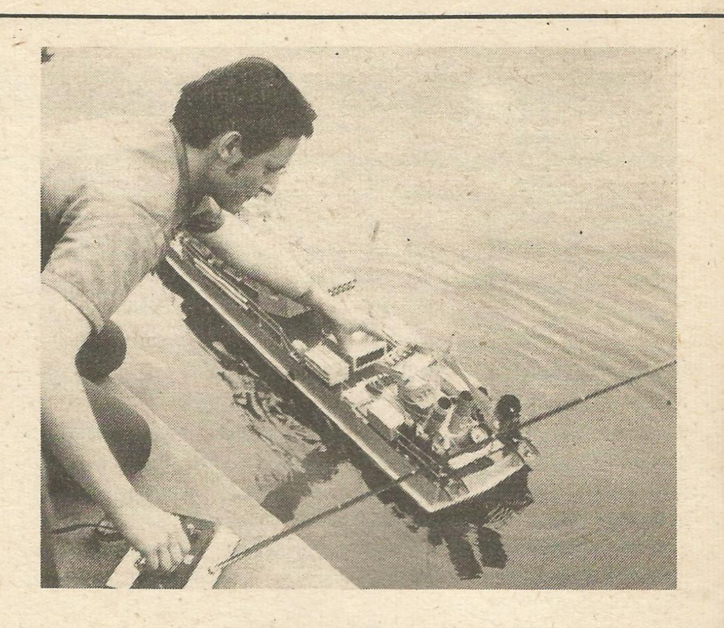
Nach Redaktionsschluß:

I. Weltmeisterschaft der NAVIGA

Von der I. NAVIGA-Weltmeisterschaft in den Motorklassen kehrten die Modellsportler des Schiffsmodellsportklubs der DDR aus Duisburg (BRD) mit drei Weltmeistertiteln, zwei Silbermedaillen und drei Bronzemedaillen zurück.
Erfolgreichster DDR-Teilnehmer war unser Junior Matthias Striegler. Vor zwei Jahren war er in Kiew bei der letztmals ausgetragenen Europameisterschaft in der Klasse F2-A Vizemeister geworden. Auf der Regattabahn von Duisburg-Wedau wurde er nun Doppelweltmeister der Junioren sowohl in der F2-A als auch in der F2-B. Den dritten Weltmeistertitel für unsere Republik sicherte sich Bernhard Groke in der Klasse F2-A, der bei den Senioren das Kunststück fertigbrachte, mit seinem Flußkanonenboot auch die mit weitaus höherer Baupunktzahl vorbelasteten Konkurrenten zu distanzieren.
Für Weltmeisterschaftssilber sorgte einmal der bei internationalen Titelkämpfen erstmals eingesetzte Otmar Schleenvoigt bei den 15er FSR-Rennbooten und zum anderen die neu formierte Mannschaft aus Buna in der Klasse F6. Zu Bronzemedaillen kamen die "Vorbildgetreuen" Günter Ebel (F2-A), Arnold Pfeifer (F2-B) und Helmut Schwarzer (F2-C).
Diese I. Weltmeisterschaft der NAVIGA in den Motorklassen vom 23. August bis zum 1. September war der bisher größte Titelkampf der Internationalen Föderation für Schiffsmodellbau und -sport in ihrer zwanzigjährigen Geschichte. 567 Einzelstarter (147 Junioren und 420 Senioren) sowie 13 Mannschaften (in der Klasse F6) aus 21 Ländern bewarben sich um die 33 ausgeschriebenen Weltmeistertitel.

Ungünstige Witterungsverhältnisse mit starkem Wind und rauhem Wasser machten allen Teilnehmern ebenso zu schaffen wie die Lautstärkevorschriften der NAVIGA-Regeln. So kam z. B. der Weltmeister in der Klasse B1 noch nicht einmal auf 200 km/h, und neben Startern aus vielen anderen Ländern enttäuschten auch unsere FSR-Piloten.
Als erfolgreichster Teilnehmer konnte sich der italienische Junior Marco Olivieri in die Ergebnislisten der I. Weltmeisterschaft eintragen lassen, der die FSR-Klassen 3,5 und 15 gewann und in der 6,5 zu Silber kam. Neben unserem Matthias Striegler erkämpften sich die Junioren Zuzana Baitlerova (ČSSR F1-V 2,5 und 15) und Istvan Bertok (Ungarische VR in beiden F3-Klassen) sowie der ČSSR-Senior Jiři Šustr (A1 und B1) zwei Weltmeistertitel.

Günter Kämpfe



DDR-Meisterschaft im Schiffsmodellsport

Kälte, Regen und Sturm waren herausragende Merkmale der 24. DDR-Meisterschaft im Schiffsmodellsport, die vom 9. bis 12. August 1979 in Neuruppin ausgetragen wurde. In 25 Klassen wurden DDR-Meistertitel vergeben; allein 66 Modelle waren in den vorbildgetreuen Modellklassen am Start. Schon die Anzahl der Modelle verlangt Respekt ab, aber auch in der Qualität wurde Hervorragendes geboten. So erhielt das Modell eines Schwimmbaggers von Harald Ritzer (GST-Sektion Ludwigsfelde) die höchsten Bauprüfungspunkte mit 95,33; Matthias Striegler aus der selben Sektion stellte sich mit seinem neuen Modell des SK 64 "Landtief" bei den Junioren vor und erhielt dafür respektable 93,33 Punkte.
Auch in den Motorklassen gab es einige herausragende Leistungen. Hervorzuheben die Doppelerfolge von Eberhard Seidel, Thorsten Preuß und Peter Kreuziger. Einen ausführlichen Bericht wird mbh in der nächsten Ausgabe bringen, hier die 79er Meister der DDR:

Junioren – F1-V2,5: Steffen Schubert (R) 24,7; F1-V5: Torsten Preuß (A) 29,7; F1-V15: Torsten Preuß (A) 21,0; F3-V: Peter Kreutziger (R) 45,0; F3-E: Peter Kreutziger (R) 37,0; F6: Kollektiv Buna (K); F7: Matthias Schmidt (I); EX: Klaus Hiller (A) 96,67; EK: Dirk Brochwitz (Z) 168,67; EH: Eckhard Otto (Z) 192,0; F2-A: Matthias Striegler (D) 181,0; F2-B: Matthias Striegler (D) 177,33;
Senioren – F1-V2,5: Eberhard Seidel (H) 22,3; F1-V5: Günter Hoffmann (H) 19,3; F1-V15: Eberhard Seidel (H) 18,2; F1-E 1kg: Konrad Friedrich (N) 32,8; F3-V: Heiner Hülle (R) 34,5; F3-E: Bernd Ricke (B) 34,3; F6: Kollektiv Buna (K); F7: Günter Schwab (R) EX: Manfred Bruhn (R) 100; EK: Hans-Joachim Baumeister (A) 201,66; EH: Torsten Bauer (K) 137,33; F2-A: Günter Ebel (D) 187,67; F2-B: Arnold Pfeifer (N) 188; F2-C: Frank Haase (R) 189,67.

DDR-Meisterschaft im Fesselflug

Gute Leistungen und schlechtes Wetter kennzeichneten die 19. Fesselflugmeisterschaft der DDR, die vom 9. bis 12. August in Jahnsdorf stattfand. Die deutlich angestiegene Leistungsdichte in allen Klassen machte es den amtierenden Meistern schwer, ihre Titel zu verteidigen. Daß dies, bis auf die Fuchsjagd, allen Meistern gelang, spricht für sich. Hervorragendste Leistung war der neue DDR-Rekord, den Peter Krause aus Cottbus mit 235 km/h in der Klasse F2A erzielte. Erstmals wurde auch eine Bestenermittlung in der neuen Klasse der vorbildähnlichen Modelle durchgeführt. In der nächsten Ausgabe berichten wir ausführlich.
Die neuen DDR-Meister sind: Peter Krause (Cottbus, F2A), Rudolf Lachmann (Dresden, F2B), Krause/Fauk (Berlin, F2C), Wolfgang Birnstein (Dresden, F2D/Sen.), Carsten Gramattke (Berlin, F2D/Jun.), Wolfram Metzner (Cottbus, F4B) und Werner Köhler (Gera, F4B-V).

DDR-Meisterschaft für Motorsegler

Die 6. DDR-Meisterschaft für funkferngesteuerte Flugmodelle der Klassen F3MS, F3C und F4C-V wurde vom 23. bis 26. August auf dem Flugplatz Pinnow ausgetragen. Bei den Junioren der Motorsegler kämpften sechs Kameraden um den Titel, den Torsten Matz mit der Maximalpunktzahl vor Herbert Philipp und Dirk Spangenberg errang.
Bei den Senioren sicherte sich Achim Eichelkraut mit drei vollen Wertungen den Meistertitel. Auf den Plätzen zwei bis fünf wurden ebenfalls 600 Punkte erreicht, und nur zwei Punkte Unterschied im entscheidenden dritten Durchgang trennen den Vizemeister Siegfried Otto vom Dritten, Werner Goulbier.
In der Klasse F3C (Hubschrauber) bestätigte Kurt Kufner seine hervorragenden Leistungen und sicherte sich den Meistertitel vor Heinz Dämmler und Oskar Partikel. Zum ersten Mal fand auch die Ermittlung der Meister bei den ferngesteuerten vorbildähnlichen Flugmodellen statt. Burkhardt Dotzauer setzte sich als erster Meister in dieser Klasse durch. Ulrich Meyer und Ekkehard Schmidt belegten die Plätze zwei und drei. Ein ausführlicher Bericht folgt.

Meister auf der Führungsbahn

Die 6. DDR-Meisterschaft in den Führungsklassen wurde vom 23. bis 26. August 1979 in Leipzig-Markkleeberg ausgetragen. 192 Modelle aus 10 Bezirken sah man am Start. In unserer nächsten Ausgabe werden wir über diese Meisterschaftstage berichten.

Die DDR-Meister 1979: Junioren – A1/32: Dirk Nötzhold (T); A1/24: Thomas Groß (T); A2/32: Uwe Franke (S); A2/24: Dirk Nötzhold (T); B: Andreas Eberhardt (N); C2/32: Thomas Groß (T); C2/24: Dirk Nötzhold (T). Senioren – A1/32: Wolfram Voigt (T); A1/24: Wolfram Voigt (T); A2/32: Werner Lange (S); A2/24: Werner Lange (S); B: Fernando Cangemi (K); C2/32: Lutz Müller (R); C2/24: Lutz Müller (R).
Ebenfalls kämpften in Leipzig die Modellsportler mit ihren kabelgesteuerten Modellen um Meisterehren. Hier siegten Rudolf Franke (E) bei der Klasse EBK und Andreas Bertuch (K) bei der EAK.

Achtung – FSR-Fahrer!

Wir wurden erst nach Redaktionsschluß dieser Ausgabe von der Abt. Modellsport im ZV der GST darüber informiert, daß der für den 6. und 7. Oktober in Hohenfelden geplante 1. Meisterschaftslauf für FSR-Rennboote nicht stattfindet. Damit sind unsere entsprechenden Hinweise auf den Seiten 3 und 7 dieser Ausgabe gegenstandslos geworden! !





Ergebnisse der 27. Meisterschaft der DDR im Flugmodellsport (Freiflug-Klassen) in Schönebeck vom 26. bis 29. Juli 1979

Klasse F1A — Junioren

1. Rusch, Uwe (K) 900 + 240 + 300 + 286
2. George, Frank (R) 900 + 240 + 300 + 207
3. Lampe, Dietrich (N) 900 + 240 + 300 + 201
4. Bischoff, Stephan (H) 900 + 240 + 300 + 151
5. Richter, Klaus (E) 900 + 240 + 116
6. Groß, Uwe (L) 900 + 143
7. Herrmeyer, Thorsten (L) 900 + 106
8. Dietze, Roland (N) 856
9. Beckmann, Hartmut (I) 843
10. Geißler, Andreas (H) 824
11. Jacobi, Bernd (L) 804
12. Pfeifer, Mario (O) 794
13. Kirchner, Gerd (K) 793
14. Schulz, Ralf (D) 747
15. Vogel, Sven (I) 720
16. Minke, Steffen (N) 680

Klasse F1A — Senioren

1. Wolf, Hans-Jürgen (D) 1260 + 240 + 300 + 242
2. Georgie, Florian (T) 1260 + 240 + 300 + 231
3. Schwelow, Eckehard (B) 1260 + 240 + 300 + 196
4. Preuß, Manfred (H) 1260 + 240 + 300 + 174
5. Haase, Karl-Heinz (H) 1260 + 240 + 300 + 118
6. Kirchner, Dieter (K) 1260 + 24(+ 300 + 95
7. Hesche, Ralph (D) 1260 + 240 + 185
8. Köcher, Werner (N) 1260 + 240 + 137
9. Dr. Lustig, Volker (R) 1260 + 160
10. Petrich, Andreas (N) 1260 + 139
11. Seegert, Dieter (L) 1260 + 105
12. Rindt, Dietmar (D) 1260
13. Klethe, Ursula (N) 1228
14. Herzog, Ernst (H) 1222
15. Thormann, Klaus-Dieter (L) 1205
16. Türke, Dieter (N) 1194
17. Radoy, Norbert (L) 1190
18. Krause, Siegfried (K) 1189
19. Lautenschläger, Frank (N) 1086
20. Bormann, Bernd (N) 991
21. Schaefer, Wolfgang (I) 896

Klasse F1B — Junioren

1. Hilscher, Rolf (R) 860
2. Seeländer, Henri (R) 802
3. Barg, Thomas (T) 762
4. Köhler, Lutz (N) 755
5. Benthin, Ralf (D) 708
6. Entrich, Falk (R) 701
7. Schulz, Uwe (R) 684
8. Bretschneider, Stefan (R) 683
9. Böhme, Holger (S) 674
10. Jahnke, Dietmar (D) 672
11. Stütz, Maik (H) 666
12. Ritter, Bernd Uwe (H) 652
13. Seifert, Falk (R) 642
14. Fritsch, Thomas (R) 638
15. Callehn, Kirsten (H) 611
16. Heyder, Maik (L) 594
17. Kunze, Thomas (S) 526
18. Benzin, Frank (H) 417
19. Stöbe, Bärbel (N) 407
20. Zimmermann, Andreas (S) 377
21. Gerecke, Thorsten (H) 364
22. Ebert, Heiko (K) 363

Klasse F1B — Senioren

1. Dr. Oschatz, Albrecht (R) 1260
2. Mielitz, Egon (L) 1210
3. Schulz, Detlef (R) 1183
4. Winterfeld, Uwe (N) 1162
5. Gey, Andreas (T) 1139
6. Windisch, Peter (T) 1094
7. Leidel, Klaus (S) 1069
8. Thiermann, Dieter (I) 998
9. Dohne, Wolfgang (E) 976
10. Barg, Manfred (T) 972
11. Stütz, Franz (H) 968
12. Kessel, Günter (O) 957

Klasse F1C — Junioren

1. Benthin, Lutz (D) 792
2. Pietsch, Andreas (N) 671
3. Pietsch, Mike (N) 657
4. Freier, Thomas (N) 619
5. Eckner, Bernd (N) 616
6. Bethge, Detlef (H) 562
8. Eicker, Rolf (D) 548
8. Wanning, Frank (N) 465
9. Trümper, Peter (N) 126
10. Fritzsch, Thomas (R) 5

Klasse F1C — Senioren

1. Engelhardt, Klaus (N) 1260
2. Rudolf, Walter (N) 1224
3. Nogga, Manfred (Z) 1219
4. Schmeling, Günter (L) 1182
5. Antoni, Horst (L) 1177
6. Kröning, Günter (I) 1128
7. Haase, Hans-Peter (I) 1125
8. Glißmann, Uwe (D) 1113
9. Böhlmann, Dieter (H) 1111
10. Krieg, Horst (L) 1105
11. Fischer, Gerhard (N) 1078
12. Wächtler, C.-Peter (T) 1061
13. Benthin, Hans-Joachim (D) 1001
14. Hahn, Lothar (T) 943
15. Hörcher, Günter (O) 931
16. Zentgraf, Jörg (O) 766

Ergebnisse der 5. Schülermeisterschaft der DDR im Flugmodellsport 1979 in Dessau

Klasse F1H-S

1. Tippmann, Frank (L) 573
2. Schmidt, Thorsten (L) 563
3. Grawunder, Thorsten (E) 533
4. Hain, Stefan (N) 514
5. Meißner, Norbert (L) 486
6. Reineck, Holger (!) 485
7. Winkler, Sven (S) 466
8. Richter, Dirk (D) 462
9. Oschatz, Bert (R) 446
10. Groß, Uwe (L) 425
11. Marks, Falko (Z) 414
12. Umlauft, René (I) 405
13. Gerlang, Dietmar (K) 404
14. Oldenburg, Frank (C) 402
15. Blumenstock, Thomas (N) 389
16. Jakob, Steffen (R) 387
17. Petersohn, Reik (K) 381
18. Weier, Kai-Uwe (H) 376
19. Thiele, Klaus (R) 369
20. Ziggel, Maik (H) 368
21. Haase, Steffen (H) 367
22. Viete, André (E) 361
23. Sawatka, Manuel (B) 358
24. Walter, Silke (W) 356
25. Fischer, Christina (N) 355
26. Oldenburg, Jörg (C) 352
27. John, Peter (B) 351
27. Janitschke, Marie (H) 351
29. Stütz, Maik (H) 347
30. Fritsche, Detlef (D) 338
31. Mönch, Jens (T) 320
32. Kessel, Stefan (C) 315
33. Knaak, Jurka (I) 315
34. Palitsch, Heiko (T) 312
35. Großmann, Jörg (O) 311
36. Junge, Karsten (Z) 305
37. Wolff, Corina (O) 302
38. Pöchmann, Kay (W) 300
39. Wick, Matthias (B) 291
40. Sachse, Uwe (N) 284
40. Senttner, Mario (S) 284
42. Bahlke, Frank (C) 282
43. Gaab, Rolf (E) 280
44. Läber, Markus (Z) 270
45. Schulze, Torsten (Z) 265
46. Schäfer, Sven (E) 242
47. Schmidt, Jörg (L) 241
48. Eichhorn, Uwe (R) 240
49. Westphal, Peter (S) 237
50. Wolf, Frank (D) 230
50. Meier, Torsten (W) 230
52. Lerbe, Torsten (C) 229
52. Schaaf, Michael (S) 229
54. Herda, Marko (I) 228
55. Becker, Fred (E) 223
56. Wollny, Thomas (B) 222
57. Müller, Bernd (A) 207
58. Puschner, Frank (S) 202
59. Hansen, K.-Peter (C) 201
60. Scholz, Steffen (C) 199
61. Lüdtke, Ramona (D) 198
62. Beier, Steffen (T) 195
63. Hempel, Jan (K) 192
63. Merklinger, Klaus (K) 190
64. Hebenstreit, Falk (T) 190
66. Thiele, Jan (R) 185
57. Mohs, Bernd (A) 184
68. Beier, Mike (T) 179
69. Scheller, Winfried (K) 163
70. Liezagang, Jörg (N) 155
71. Hirsch, Torsten (Z) 153
72. Gärtner, Heiko (O) 136
73. Wartig, Peter (I) 134
74. Werner, Renè (O) 119
75. Lesch, Silvio (W) 98
76. Hanisch, Marco (D) 88
77. Weise, Annett (W) 63

Klasse F1A-S

1. Wolf, Ingo (D) 487
2. Hering, Olaf (R) 475
3. Bachmann, Maik (L) 455
4. Mühlbauer, Jens (K) 441
5. Gärtner, Grit (R) 419
6. Thieme, André (K) 400
7. Weiland, Thomas (I) 382
8. Remus, Wolfram (S) 371
9. Denda, Holger (C) 346
10. Soer, Steffen (L) 331
11. Grube, Matthias (I) 306
12. Raschke, Roland (H) 283
13. Raschke, Burkhard (H) 232
14. Rohm, Ingo (N) 224
15. Mälz, Simone (Z) 205
16. Hauck, Holger (O) 200
17. Weber, Thomas (O) 191
18. Halbmeier, Dirk (D) 184
19. Schwarze, Matthias (N) 176

Ergebnisse Internationaler Wettkampf Pasardshik (auszugsweise)

Klasse F 1 A (27 Starter)

1. Kim Yong Sik, KVDR 1260 + 240
2. **Hans-Jürgen Wolf, DDR 1260 + 216**
3. Iwan Horejsi, ČSSR 1260 + 197
4. Li Tschor, KVDR 1260 + 184
5. Roman Gilobowski, VRP 1260 + 179
18. **Manfred Preuß, DDR 1212**
19. **Ralf Hesche, DDR 1205**

Mannschaftswertung:

1. Ungarische VR 3739
2. VR Bulgarien I 3725
3. VR Bulgarien II 3723
7. **DDR 3677**

Klasse F 1 B (26 Starter)

1. Stepan Stefantschuk, UdSSR 1260 + 240
2. Kim Dong Sik, KVDR 1260 + 213
3. Viktor Roschonok, UdSSR 1249
4. Frantisek Rado, ČSSR 1240
5. Kasimir Lapinski, VRP 1232
8. **Egon Mielitz, DDR 1185**
11. **Albrecht Oschatz, DDR 1152**
25. **Uwe Winterfeld, DDR 985**

Mannschaftswertung

1. UdSSR 3655
2. VR Polen 3570
3. Koreanische VDR 3508
7. **DDR 3322**

Klasse F 1 C (25 Starter)

1. Evgeni Verbitzki, UdSSR 1260 + 240 + 300 + 360
2. Valentin Mosirski, UdSSR 1260 + 240 + 300 + 292
3. Jiri Kaiser, ČSSR 1260 + 240 + 300 + 218
4. Roman Tscherwinski, VRP 1260 + 240 + 271
5. Kim Yong Hi, KVDR 1260 + 240 + 256
8. **Klaus Engelhardt, DDR 1260 + 174**
9. **Gerhard Fischer, DDR 1260 + 0**
20. **Horst Krieg, DDR 1168**

Mannschaftswertung

1. UdSSR 3747
2. ČSSR 3736
3. Ungarische VR 3712
5. **DDR 3688**

Klasse F3A (15 Starter)

1. Iwan Ivanov, VRB 1872 (1821)
2. Vaclav Flk, ČSSR 1702 (932)
3. Valeri Tkatschuk, UdSSR 1691 (899)
4. Dbori Grabtschev, VRB 1671 (917)
5. Kim O II, KVDR 1643 (927)
9. **Werner Metzner, DDR 839**
12. **Bernd Girnt, DDR 796**
14. **Stefan Gebhard, DDR 610**

Mannschaftswertung

1. VR Polen 2538
2. Koreanische VDR 2525
3. VR Bulgarien 2349
4. **DDR 2245**

Klasse F3B (23 Starter)

1. Alexander Smolenzew, UdSSR
2. Eward Kowalski, VRP
3. Juri Laidna, UdSSR
4. Jan Hodsova, ČSSR
14. **Willi Menter, DDR**
19. **Karl-August Thiele, DDR**
20. **Wilfried Volke, DDR**

Mannschaftswertung

1. UdSSR 14666
2. VR Polen 13213
3. ČSSR 13042
7. **DDR 11240**

Ergebnisse der 6. Meisterschaft der DDR im Automodellsport (auszugsweise)

RC-EA/Sen. (4 Teilnehmer)

1. Koll. Puschbeck (T) 509,0
2. Peter Pfeil (T) 330,1
3. Rudolf Franke (E) 263,8
4. Arne Ehrig (T) 209,2

RC-EB/Sen. (14)

1. Heinz Fritsch (T) 162,4
2. Peter Pfeil (T) 157,3
3. Dietmar Bartsch (O) 156,2
4. Otto Herget (O) 155,1
5. Dieter Stöcklin (N) 153,6
6. Rudolf Franke (E) 152,9
7. Frank Berger (R) 149,9
8. Georg Perlet (N) 149,2
9. Roland Felber (O) 147,5
10. Manfred Barthel (S) 146,3

RC-EB/Jun. (10)

1. Arne Ehrig (T) 156,0
2. Mario Erdenberger (L) 155,0
3. Dieter Schmidt (T) 153,7
4. Andreas Hensel (T) 152,5
5. Jürgen Heinrich (S) 148,0
6. Peter Mixdorf (R) 142,5
7. Burghardt Manig (N) 141,9
8. Uwe Dietrich (S) 140,8
9. Bernd Kaesse (N) 134,7
10. Uwe Winkler (S) 132,3

RC-V1/Sen. (31)

1. Heinz Fritsch (T) 62
2. Bernd Ricke (B) 52
3. Peter Schneider (R) 38
4. Bernhard Seupt (O) 33
5. Gerhard Schmieder (R) 32
6. Otto Herget (O) 31

RC-V2/Sen. (27)

1. Hans-Peter Schneider (R) 59
2. Roland Felber (O) 48
3. Otto Herget (O) 42
4. Heinz Fritsch (T) 36
5. Gerhard Schmieder (R) 27
6. Winfried Neumann (R) 14

RC-V2/Jun. (7)

1. Oliver Wiedemann (T) 43
2. Arne Ehrig (T) 37
3. Klaus Günter (R) 34
4. Axel Möller (B) 24
5. Hannes Schmieder (R) 18
6. Holger Nitschke (R) 10

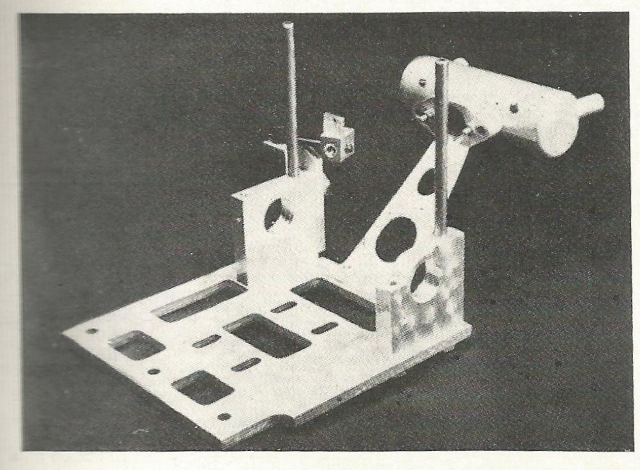
RC-V1/Jun. (8)

1. Axel Möller (B) 41
2. Klaus Günter (R) 38
3. Hannes Schmieder (R) 34
4. Arno Wolf (A) 19
5. Andreas Hensel (T) 15
6. Peter Meyst (T) 6

Bezirkswertung

1. Karl-Marx-Stadt 63
2. Dresden 33
3. Suhl 20
4. Schwerin 15
5. Erfurt 5
6. Frankfurt (Oder) 5
7. Rostock 3
8. Leipzig 2
8. Gera 2

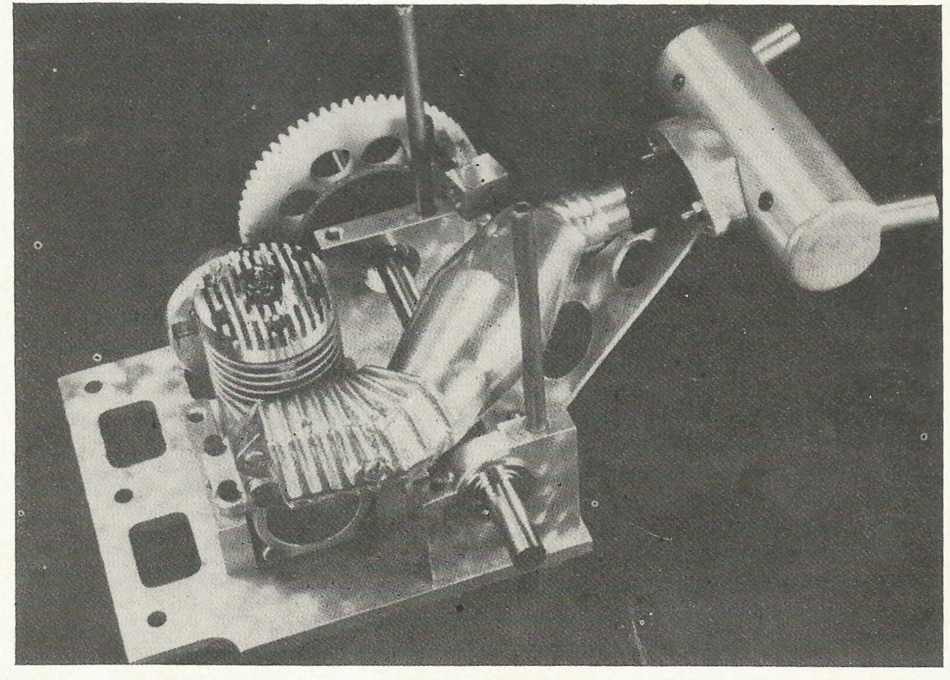
Neubrandenburg —
Cottbus —



Für unsere RC-Automodellsportler

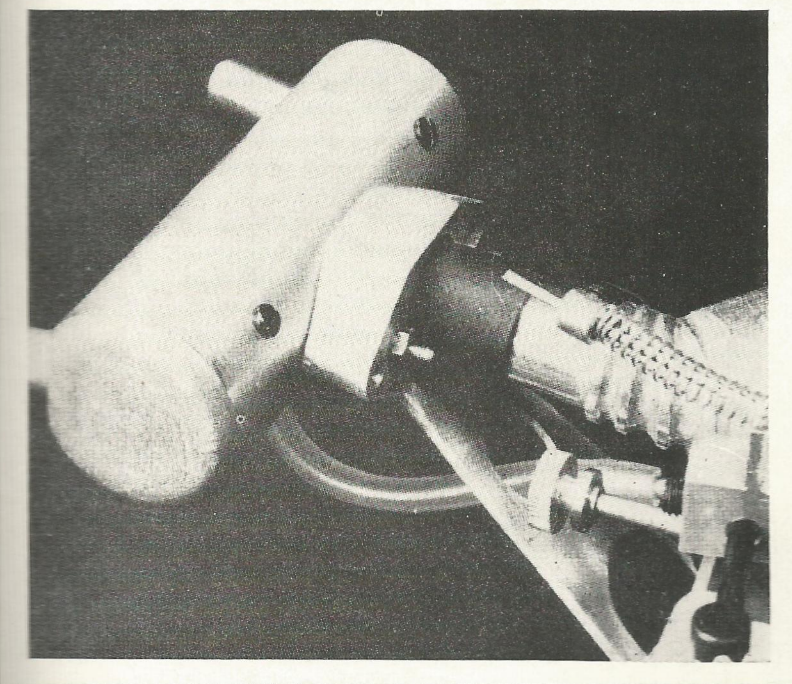
fanden wir in der französischen Modellsportzeitschrift „Radio Modellisme" interessante Konstruktionsdetails eines RC-V-Modells

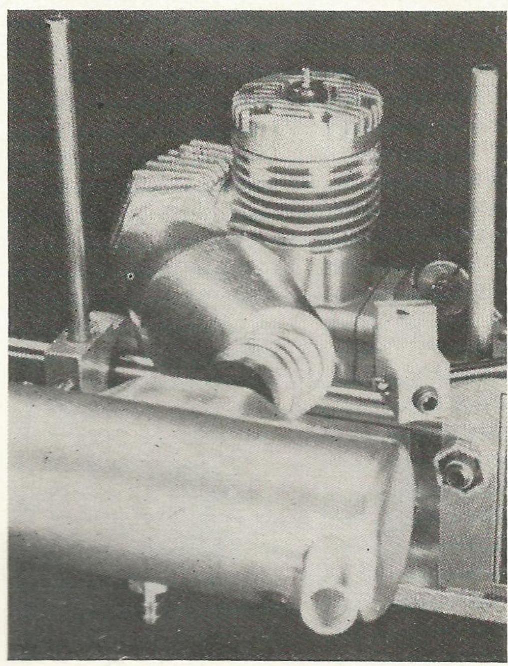
Der kräftige Motorträger besteht aus Duraluminium (oben). An ihm ist auch die Traverse für den Nachschalldämpfer befestigt

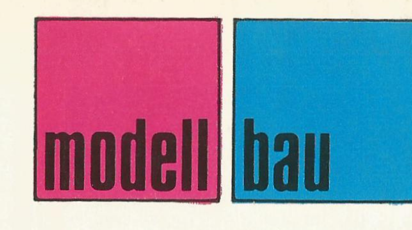


Auffallend an dieser Konstruktion die gut gelöste Abgasanlage. An den voluminösen Schalldämpfer ist ein Nachschalldämpfer angeschlossen (rechts). Die Verbindungen zu den Schalldämpfern bestehen aus Silikongummi

Hier aus anderen Blickwinkeln (unten) der Nachschalldämpfer







heute

Ferngesteuerte Funktionen

an einem Demonstrationsmodell des Berliner GST-Sportlers Gerhard Scherreick